



Ministero della Transizione Ecologica

**Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS
Sottocommissione VIA**

* * *

Parere n. 353 del 18 ottobre 2021

Progetto:	<p><i>Verifica di assoggettabilità a VIA</i></p> <p>Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia</p> <p>ID_VIP: 5842</p>
Proponente:	<p>RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.</p>

La Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Ricordata la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”, convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*.
- I Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20/08/2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10/01/2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni Via e Vas e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24/11/2020;

Ricordata la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.
- il D.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell’impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*”: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto*”;
 - l’art. 19, recante ‘*Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA*’, e in particolare il comma 5, secondo cui “*L’autorità competente, sulla base dei criteri di cui all’Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull’ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative*

europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi” (comma 5);

- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante “*Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19*” e V, recante “*Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante “*Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116*”.
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante “*Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale*”.
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante “*Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164*”.
- le Linee Guida “*Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening*” (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU).
- le Linee Guida “*Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC*”.
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019.
- le linee guida del Sistema Nazionale della Protezione Ambientale sull’applicazione della disciplina per l’utilizzazione delle terre e rocce da scavo. SNPA, 22/2019.

DATO ATTO che:

- la Società RFI Rete Ferroviaria Italiana S.p.A (d’ora innanzi Proponente), con nota prot.n. 23 del 10/02/2021, ha presentato domanda per l’avvio con nota prot.n.23 del 10/02/2021, ha presentato domanda per l’avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell’art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto “*Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia*”,
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d’ora innanzi Divisione) con prot.n. MATTM/16787 in data 17/02/2021.
- la Divisione con nota prot. MATTM/16787 del 17/02/2021, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale - VIA e VAS (d’ora innanzi Commissione) con prot. CTVA/771 in data 18/02/2021 ha comunicato al Proponente ed alle Amministrazioni coinvolte la procedibilità della domanda;
- ai sensi dell’art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell’autorità competente;
- ai sensi dell’art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n. MATTM/16787 del 17/02/2021ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l’avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con la nota prot. MATTM/16788 del 17/02/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA/770 in data 18/02/2021 è stata formalizzata l’assegnazione al Gruppo Istruttore 3 dell’istruttoria in oggetto;

- la Regione Lombardia con nota prot. T1.2021.0027503 del 2/03/2021 ha manifestato il concorrente interesse regionale nell'ambito del procedimento in oggetto e, pertanto, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS è integrata con un Commissario Regionale.

RICORDATO che:

- Il Proponente con nota prot. 245 del 20/11/2020, acquisita al prot. MATTM-97676 del 25/11/2020, ha presentato istanza ai fini dello svolgimento della procedura di Valutazione preliminare, ai sensi dell'art. 6, comma 9, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per il progetto *“Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia”*. A corredo dell'istanza sopra citata la Società proponente ha trasmesso la Lista di controllo predisposta ai sensi del Decreto direttoriale n. 239 del 3 agosto 2017 recante *“Contenuti della modulistica necessaria ai fini della presentazione delle liste di controllo di cui all'articolo 6, comma 9 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152, come modificato dall'articolo 3 del D. Lgs 16 giugno 2017, n.104”*, corredata degli elaborati grafici di cui al punto *“10. Allegati della Lista di Controllo”*. Tale procedura, si è conclusa con provvedimento prot. MATTM/5142 del 20/01/2021, di comunicazione della necessità di *“[...] un approfondimento dell'analisi per una adeguata valutazione dei potenziali impatti ambientali significativi e negativi derivanti dalla realizzazione delle opere proposte attraverso, quantomeno, la procedura di Verifica di assoggettabilità a V.I.A., ai sensi dell'art. 19 del D.Lgs. 152/2006 [...]”*; la Divisione ha ritenuto che *“per l'intervento proposto “Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia” non possa escludersi la sussistenza di potenziali impatti ambientali significativi e negativi. Questo in relazione, in particolar modo, alla cantierizzazione che prevede lavorazioni per circa 49 mesi, insistenti in un contesto territoriale urbano, con potenziale congestionamento del traffico e conseguente innalzamento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, se non adeguatamente gestita. Come indicato nella Lista di controllo, si rappresenta, inoltre, che l'area interessata dalla realizzazione degli interventi interferisce parzialmente con il sito contaminato di interesse nazionale SIN Brescia Caffaro per la matrice acque sotterranee. L'area Brescia Caffaro è stata inserita tra i siti inquinati di interesse nazionale con la Legge n. 179/2002 ed è stato perimetrato con Decreto del 24 febbraio 2003.”*;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, è costituita da:
 - o Studio preliminare ambientale
 - o Elaborati di Progetto di Fattibilità Tecnica Economica di 2° fase
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nell'Allegato II-bis - Progetti sottoposti alla verifica di assoggettabilità di competenza statale (allegato introdotto dall'art. 22 del d.lgs. n. 104 del 2017).

EVIDENZIATO che:

- la verifica di assoggettabilità a VIA viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono di seguito sintetizzati.

TENUTO CONTO delle osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle Regioni, delle Province autonome, degli Enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- Provincia di Brescia, osservazioni acquisite con prot.n. MATTM/40729 in data 20/04/2021 comprensivo dei contributi endoprocedimentali dell'Ufficio Controllo e Tutela del Suolo, dell'Area del Territorio -Settore della Pianificazione Territoriale, che suggeriscono di individuare possibili interventi di mitigazione e compensazione dell'intervento in ragione degli obiettivi e delle priorità dei Piani interessati, connessi alla componente ecologica e paesaggistica ed al consumo di suolo generato dall'intervento in oggetto;
- Ministero della Cultura osservazioni acquisite con nota prot. n. MATTM/0065949 in data 18/06/2021 che, in riferimento ai profili di sua competenza, non ravvisa motivi per l'assoggettabilità a VIA del progetto in esame, specificando condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quello che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi utili anche per i successivi adempimenti autorizzativi di competenza dello stesso MIC;
- Regione Lombardia, osservazioni acquisite con prot. CTVA/0003230 in data 22/06/2021 che con D.D. n.7788 del 09/06/2021, sulla base della "Relazione istruttoria" approvata dalla Commissione Istruttoria Regionale per la VIA (ex art. 7 del r.r. 2/2020) nella seduta n. 10 del 03/06/2021, decreta che il progetto "*Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia*", proposto da RFI S.p.A., debba essere assoggettato alla procedura di valutazione d'impatto ambientale, per i motivi esposti nella relazione istruttoria allegata al DD. 7788/2021;

In particolare:

- la Provincia di Brescia con nota prot.n.63918 del 19/04/2021 rappresenta i contributi degli uffici provinciali:
 - Contributo dell'Ufficio Controllo e Tutela del Suolo: osserva che due fabbricati tecnologici (Fa01) GA5 e (Fa02) GA6 insisteranno su aree già bonificate e certificate per Fasi da questo Ente (Fase 1A cert. n. 6851 del 12/11/2014, Fase 1B cert. n. 3569 del 28/05/2015, Fase 2 cert. n. 6517 del 22/12/2016 e Fase 3 cert. n. 1736 del 24/05/2018). Qualora nel corso degli interventi venissero rinvenuti rifiuti interrati gli stessi dovranno essere rimossi e inviati a impianti autorizzati;
 - Contributo dell'Area del Territorio -Settore della Pianificazione Territoriale: rileva che "*nel confronto fra le due ipotesi progettuali prese in esame l'impatto sulle componenti eco-paesistiche e sul consumo di suolo determinato dalla realizzazione della nuova asta in affiancamento al Fiume Mella, peraltro su aree appartenenti al Plis ed interessate da un bosco non trasformabile del PIF, assume una maggiore incidenza rispetto al prolungamento in affiancamento alla linea esistente. Anche per tale motivo il procedimento di valutazione ambientale in oggetto dovrà riservare particolare attenzione alla definizione delle opportune opere mitigative e compensative connesse al progetto al fine di tendere ad un bilancio eco-paesistico neutro dell'opera.*"

Osserva che "*Riguardo al PTCP lo scalo ferroviario rientra fra i centri di interscambio merci di livello sovra provinciale (L1), per i quali è previsto il potenziamento al fine di promuovere l'intermodalità ferro-ferro e ferro-gomma a livello provinciale. Tuttavia, l'asta di manovra di 750 m interessa gli 'Areali a rischio di degrado (Tavola 2.3 – Fenomeni di degrado del paesaggio) caratterizzati da fenomeni di 'Dispersione insediativa' indotti dall'alto consumo di suolo e di paesaggio e della commistione tra attività umane e naturali. Tali ambiti costituiscono, ai sensi dell'art. 63 della Normativa di Piano, le aree prioritarie entro cui attivare politiche complessive di risanamento del sistema paesistico ambientale e progetti di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica. L'intero fronte prospiciente il Mella è classificato inoltre fra i 'Margini urbani degradati' rilevati dalla Tavola 3.3 – Pressioni e sensibilità ambientali.*"

Pertanto, sono individuati possibili interventi di mitigazione e compensazione dell'intervento in ragione degli obiettivi e delle priorità dei Piani interessati, connessi alla componente ecologica e paesaggistica ed al consumo di suolo generato dall'intervento in oggetto:

“Rete verde – Parco del Mella e connessioni fruibili

[... OMISSIS ...]

Mitigazioni

Gli interventi di mitigazione dovranno riguardare:

- *La ricostruzione e il miglioramento delle aree boscate/prative frammentate dall'Asta L=750 m.*
- *Il controllo in ordine alla presenza della nuova infrastruttura ferroviaria e delle opere connesse, compresi muri di contenimento e recinzioni, rispetto alla vista dinamica percepibile dalla ciclopedonale del Mella.*

A tal fine dovranno essere definiti adeguati modelli di mitigazione in aggiunta a quello già individuato dallo Studio preliminare ambientale nella forma di 'Prato arborato', mentre lo studio di inserimento paesaggistico dovrà essere accompagnato da ulteriori rendering/fotomontaggi atti a dimostrare la concreta mitigazione dell'effetto intrusivo provocato dall'opera in progetto.

Compensazioni

Le opere compensative relative alla Rete verde, che si rendono comunque necessarie per bilanciare gli impatti non mitigati e il nuovo consumo di suolo generato dall'intervento, sebbene di natura sovracomunale ai sensi della d.g.r 1141/2019, perseguono i seguenti obiettivi:

- *dare continuità alla pista ciclopedonale del Mella che ad oggi, nella tratta compresa tra la ferrovia Milano – Venezia e l'Autostrada A4, corre prevalentemente in sede promiscua su via Girelli.*
- *creare una nuova porta di accesso ciclopedonale al Parco in direzione del quartiere di Chiesanuova e degli altri quartieri posti a sud della Città.*

Il quadro complessivo delle opere funzionali al raggiungimento degli obiettivi sopra citati comprende i seguenti interventi meglio rappresentati nelle allegate Tavole da A ad E:

1. eliminazione dell'intersezione a raso fra il percorso ciclopedonale del Mella (via Girelli) e via Orzinuovi, mediante la realizzazione di un sottopasso al ponte carrabile esistente all'interno alla sezione dell'alveo (Ipotesi A, qualora compatibile con il franco di sicurezza delle piene previste dal PAI) o, in alternativa, la realizzazione di un sottopasso a via Orzinuovi in linea a via Girelli (Ipotesi B).

Opere a nord di via Orzinuovi:

2. realizzazione di un nuovo accesso carrabile a via Girelli a partire dalla rotatoria dell'Ortomercato, contestuale dismissione dell'accesso da via Orzinuovi in fregio al Mella e relativo riordino della viabilità locale di accesso. Al proposito si invita il proponente a valutare ipotesi alternative di distribuzione veicolare rispetto allo schema prospettato, con la finalità di minimizzare la frammentazione delle aree verdi e l'interferenza con le aree di possibile ampliamento del sito dell'Ortomercato. Ad esempio, nell'ipotesi di destinare via Girelli al solo traffico ciclopedonale, spostando l'accesso veicolare all'ortomercato, la viabilità di SL01 potrebbe essere sviluppata interamente in affiancamento in lato sud al ramo ferroviario eliminando il sottovia N02 (vd Tavola E). In ogni caso, qualora dovesse essere mantenuto lo schema attuale, il nuovo accesso viario N02 ed il relativo sottovia SLO2 dovranno avere una sezione tale da comprendere anche il collegamento ciclopedonale di accesso al Mella.

3. Dismissione di via Girelli al traffico veicolare in continuità con il nuovo sottopasso. In questa tratta di circa 350 m il sedime carrabile diventa esclusivamente ciclopedonale.

4. Nella tratta mantenuta carrabile, fino al ponte della ferrovia Milano-Venezia (qualora non sia attuabile l'ipotesi prospettata al punto 2), via Girelli viene affiancata da un nuovo percorso ciclopeditone in sede propria sull'argine del fiume per circa 230 m.

5. Ripristino, della funzionalità dell'Alzaia del fiume Mella, almeno nella tratta compresa tra il sottopasso alla ferrovia Milano-Venezia e la via Rose di Sotto (attualmente interessato dal divieto stabilito dall'allegato 2 all'ordinanza del comune di Brescia per il SIN Caffaro). Tale intervento si rende necessario per garantire la funzionalità delle opere sopra citate, ripristinando la continuità della ciclopeditone del Mella e l'accesso diretto ai quartieri di Porta Milano e Primo Maggio.

Opere a sud di via Orzinuovi:

6. Dismissione di via Girelli al traffico veicolare, nella tratta compresa il nuovo sottopasso di via Orzinuovi e la ciclopeditone esistente a sud della ditta Special Acque per circa 150 m. In questa tratta l'attuale sedime carrabile diventa esclusivamente ciclopeditone. Qualora via Girelli fosse mantenuta carrabile dovrà essere realizzato un percorso ciclopeditone in sede protetta.

7. Realizzazione di un nuovo percorso ciclopeditone in sede protetta di collegamento fra via Fura e la pista del Mella (passando per la Fiera di Brescia) al fine di connettere il quartiere di Chiesanuova, e più indirettamente i quartieri della zona sud di Brescia, al Parco del Mella potenziando in tal modo la direttrice est-ovest delle connessioni ciclabili urbane.

8. Deviazioni di via Girelli nella tratta compresa tra la Tangenziale sud e via Orzinuovi con immissione nella rotatoria di accesso alla Fiera di Brescia da via Orzinuovi. Tale intervento ha il duplice scopo di separare il traffico veicolare da quello ciclabile e di facilitare la realizzazione del sottopasso ciclopeditone di via Orzinuovi. Restano da valutare gli aspetti connessi all'ottimale definizione dei tracciati, al riordino della rotatoria e all'eventuale esproprio di aree marginali dell'insediamento esistente (Special Acque).

9. Realizzazione della nuova porta di accesso al parco in corrispondenza della ditta Special Acque con contestuale rigenerazione dell'area. Tale intervento è necessariamente subordinato al definitivo trasferimento dell'attività.

Ulteriori opere complementari a sud di via Orzinuovi:

10. Completamento della pista ciclopeditone del Mella mediante la realizzazione di un nuovo percorso in sede propria nella tratta compresa tra il sottopasso della Tangenziale sud e il ponte dell'Autostrada A4 (circa 500 m).

11. Realizzazione di un nuovo sottopasso alla A4 (interno alla sezione d'alveo se compatibile con il franco di sicurezza delle piene previste dal PAI) e relativo innesto al percorso presente sull'argine del Mella, da riqualificare come ciclopeditone.

Rispetto al quadro delle opere sopra esposte la realizzazione del nuovo sottopasso a via Orzinuovi (punto 1) assume rilevanza prioritaria, così come la separazione del percorso ciclopeditone dalla viabilità locale di accesso e transito su via Girelli nella tratta compresa tra la linea Milano – Venezia e la Tangenziale sud (punti 2 - 3 - 4 - 6 - 8).

Le soluzioni prospettate per raggiungere tale obiettivo potranno essere aggiornate in funzione dei necessari approfondimenti progettuali, comprese le possibili interferenze con la struttura del ponte di via Orzinuovi sul Mella, con i sottoservizi ed eventuali espropri da eseguire.

La realizzazione del nuovo percorso ciclopeditone in sede protetta di collegamento fra la pista del Mella ed il quartiere di Chiesanuova (punto 7), pur essendo in larga misura esterna al parco, assume rilevanza strategica per rendere accessibile il parco stesso dalla zona sud della Città.

Gli interventi prospettati a nord della ferrovia (punto 5 – Ripristino alzaia del Mella) e a sud della Tangenziale (punti 10 e 11 – Realizzazione di un percorso ciclopeditone in sede propria in

affiancamento al Mella tra la Tangenziale sud e l'Autostrada A4) si rendono necessari per dare continuità alla Greenway dei parchi.”

Rete ecologica (Ufficio Parchi)

Esprimere alcune osservazioni sulla proposta di opere a verde che accompagna il progetto in esame, ciò alla luce del quadro conoscitivo dell'area interessata e della normativa di riferimento per la tutela della rete ecologica e della rete verde quali infrastrutture prioritarie per il PTR.

Mitigazioni ecologiche

Per il progetto di mitigazione ecologica delle opere si concorda con la necessità di mettere a dimora specie arbustive ed arboree esclusivamente autoctone e preferibilmente prelevate da vivai locali, tuttavia si chiede:

- *che siano previste anche azioni di “preverdissement” – ovunque tecnicamente possibile in relazione alle opere ed alla cronologia di cantierizzazione - in modo da assicurare in tempi relativamente brevi la ricostituzione dell'ecosistema interferito;*
- *di ripristinare le aree individuate in planimetria come “ante operam” e quelle che resteranno intercluse dalle infrastrutture, secondo la necessità di ricostituire ed aumentare il valore ecopaesaggistico di tali superfici, utilizzando alberi e arbusti a “pronto effetto” almeno per una apprezzabile quantità rispetto al totale previsto;*
- *che sia valutata e garantita la possibilità di collegamento tra le aree verdi che rimarranno più interne e la sponda del Fiume anche per la fauna terricola, favorendo la deframmentazione della barriera costituita dalla nuova infrastruttura con queste aree, che rischiano l'insularizzazione fisica ed il conseguente declino genetico delle specie e degli habitat che le ospitano;*
- *che siano garantiti, ovvero ripristinati ed arricchiti, il valore edafico e trofico dell'area per la piccola fauna che la frequenta, a fronte della sua diminuzione in superficie.*

Compensazioni ecologiche

- *per quanto attiene la necessità di compensare il valore ecologico delle aree interferite all'opera, che non possono essere altrimenti mitigate in loco, dovrà essere effettuata una valutazione del valore ecologico delle singole unità ambientali interessate dall'intervento nella situazione ante e post operam, sulla base della quale approntare un progetto di compensazione ecologica. Tale progetto potrà interessare anche aree diverse da quelle direttamente interferite dall'opera, poste all'interno del Parco del Mella e coerenti con progetto di Rete Ecologica alle varie scale.*

Infine, per quanto riguarda l'inserimento di una infrastruttura pesante entro il PLIS delle Colline, in quanto elemento che non è funzionale e compatibile con lo stesso Parco, il Comune dovrà valutare l'applicazione della procedura di ripermimetrazione del PLIS indicata all'art. 10 della d.g.r. 6148/2007.”

- Il Ministero della Cultura, Direzione Generale archeologica, belle arti e paesaggio – Servizio V con nota acquisita al prot. MATTM n. 65949 del 18/06/2021 ha trasmesso al MITE le seguenti osservazioni, per quanto di competenza:
 - “[...] **ESAMINATI** i contenuti dello SPA pubblicato sul sito web dell'Autorità competente, **PRESO ATTO** che il progetto in esame consiste nella realizzazione del nuovo PRG di scalo per adeguarlo alle nuove esigenze di traffico merci e di un'asta di manovra da 750 m lato Milano, per consentire l'instradamento dei treni verso Verona, **CONSIDERATO** che il quadro vincolistico di cui alla parte III del D.Lgs. 42/04 e ss.mm. e ii. Evidenzia la presenza della fascia di rispetto del Fiume Mella, tutelato ai sensi dell'art.142 comma 1, lettera c e di un'area coperta da bosco tutelata ai sensi dell'art.142 comma 1 lettera g). **VALUTATO** che le opere di progetto sono collocate in ambito urbano ed interesserebbero in parte i suddetti beni paesaggistici e quindi

dovranno essere sottoposte al procedimento di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art.146 del D.Lgs. medesimo. VISTO che la Soprintendenza competente non ha segnalato la presenza di beni architettonici sottoposti alla parte II del D.Lgs. 42/04 nell'area di incidenza degli interventi previsti. VISTO che dal punto di vista archeologico la Soprintendenza competente e il Servizio II di questa Direzione Generale, in relazione alla natura degli interventi in oggetto, non hanno segnalato elementi di rischio. CONSIDERATO, quindi, in riferimento alla tutela del patrimonio culturale che le modifiche determinate dalle opere in progetto nei confronti dei beni paesaggistici sopra evidenziati non sono tali da richiedere un ulteriore esame in sede di Valutazione di Impatto Ambientale; questa Direzione Generale, in riferimento ai profili di propria competenza, non ravvisa motivi per l'assoggettabilità a VIA del progetto in esame, specificando le seguenti condizioni ambientali necessarie per evitare o prevenire quello che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi utili anche per i successivi adempimenti autorizzativi di competenza di questo Ministero:

TUTELA ARCHEOLOGICA:

- Tutti gli interventi di scavo e movimento terra dovranno essere effettuati con assistenza archeologica in corso d'opera da parte di Ditta o professionista specializzato in ricerche archeologiche che opererà sotto la direzione della Soprintendenza competente ai sensi dell'art.88 del D.Lgs. 42/04;
- Si raccomanda di comunicare con adeguato preavviso la data di inizio lavori ed il nominativo della Ditta archeologica incaricata del controllo;

TUTELA BENI ARCHITETTONICI

- Saranno necessari approfondimenti sull'eventuale necessità di sottoporre a Verifica di Interesse Culturale le due torri piezometriche di cui si prevede la demolizione;
- In merito alla realizzazione dell'ACC di Teralp, non oggetto del progetto in valutazione, ma che è stato assunto negli elaborati progettuali come già realizzato e pronto per la sua attivazione contestualmente alla fase 2 del progetto in esame, è necessario segnalare che tale progetto comprende fra le due aree di intervento il Deposito Merci all'interno dello "Scalo ferroviario Piccola Velocità", sottoposto a tutela a seguito di Verifica di Interesse Culturale con esito favorevole (D.S.R. 20(08/2019). Il progetto di Teralp che prevede la demolizione di una porzione considerevole di tale bene culturale, non è da ritenersi compatibile con le esigenze di tutela del bene medesimo;

TUTELA PAESAGGISTICA:

Considerato che il progetto in esame interessa in larga misura aree interne al Parco del Mella in un contesto fortemente urbanizzato che lambisce il Parco in una stretta fascia di territorio compresa fra l'alveo del fiume ed aree periurbane della città caratterizzate da insediamenti artigianali/commerciali e visto che il progetto di mitigazione presentato è insufficiente rispetto all'effetto intrusivo provocato dall'opera prevista, al fine di un miglior inserimento nel contesto e per una corretta valorizzazione degli spazi residuali, si ritiene che nelle fasi successive di progetto devono essere approfonditi i seguenti temi:

- Mitigazione della nuova struttura ferroviaria che rappresenta un elemento di sbarramento nei confronti di tutte le aree poste ad est e delle opere connesse, compresi i muri di contenimento (in alcuni casi a tutta altezza in c.a. da rivestire opportunamente laddove a vista) e recinzioni. Le mitigazioni dovranno essere pensate in relazione a tutti i punti di vista di perceibilità pubblica ed in particolare dalla ciclopedonale che si sviluppa lungo il Mella e dagli spazi residuali che rimarranno a bosco dopo l'intervento. Per le fasce di mitigazione arborea siano tenute in

considerazione le caratteristiche proprie del brano di paesaggio interessato dall'intervento, prevedendo essenze vegetali compatibili con lo stesso;

- *Pur essendo le aree boscate/prative intercluse fra fabbricati artigianali, commerciali e il tratto di binari già esistente, la maggiore criticità del progetto è rappresentata dalla trasformazione di uno spazio intatto nella sua naturalità. Dovrà essere previsto un approfondito progetto di ricomposizione ambientale e di valorizzazione dello stesso che verrebbe frammentato dalla nuova asta e dalle opere connesse;*
 - *La realizzazione della nuova viabilità finalizzata a riconnettere via Orzinuovi con le aree altrimenti intercluse del Parco del Mella (NV01), così come proposto, oltre a non trovare alcuna rispondenza con l'impianto insediativo degli ambiti limitrofi, frammenterebbe ulteriormente gli spazi verdi residuali; pertanto, si ritiene debba esser prevista una soluzione differente, condividendo la proposta alternativa della Provincia di Brescia contenuta nel proprio parere di competenza, prot. 63918/2021 del 19/04/2021 (vedi Tavola F – Proposta alternativa di riordino dell'accessibilità viaria da Via Orzinuovi – La nuova viabilità di accesso da via Orzinuovi (SL01) viene traslata a sud del ramo ferroviario eliminando il sottovia (N01). Viene realizzato un nuovo accesso dall'Ortomercato dismettendo contestualmente quello da Via Girelli che viene riconvertita in ciclopedonale). “*
- La DG-CRESS del MITE con nota acquisita al prot. CTVA n. 3230 del 22/06/2021 ha trasmesso le osservazioni della Regione Lombardia comprensive del Decreto Dirigenziale dell'Unità Organizzativa “Valutazioni e autorizzazioni ambientali” n. 7788 del 09/06/2021 di espressione del parere in merito all'istanza di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale per il progetto “Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia” e della relazione istruttoria. Nel suddetto decreto è riportato quanto segue:
- *[...] il Ministero ha dichiarato la procedibilità dell'istruttoria con nota in data 17/02/2021, dandone comunicazione alla Regione ed agli Enti interessati; il concorrente interesse regionale è stato espresso con nota prot. T1.2021.0027503 del 02/03/2021; RILEVATO che il progetto riguarda opere di potenziamento infrastrutturale dello Scalo ferroviario di Brescia; in particolare, gli interventi hanno l'obiettivo di rendere compatibile l'impianto attuale di Brescia con le esigenze del futuro terminal intermodale TerAlp, non oggetto del presente procedimento; VISTA la "Relazione istruttoria" approvata dalla Commissione Istruttoria Regionale per la VIA (ex art. 7 del r.r. 2/2020) nella seduta n. 10 del 03/06/2021, allegata quale parte integrante e sostanziale al presente decreto e qui richiamata ai sensi e per l'effetto dell'art. 3 della l. 241/1990 ai fini della motivazione del presente atto; RILEVATO che la suddetta relazione istruttoria rassegna le seguenti conclusioni:*
 - *gli interventi in progetto si configurano come un'azione attraverso la quale perseguire un'efficace politica di diversione modale dalla gomma al ferro, con aderenza completa rispetto al quadro degli interventi previsti sul territorio regionale per favorire un maggiore ricorso alla modalità ferroviaria per la movimentazione di carichi merci;*
 - *emergono importanti criticità rispetto alla localizzazione di parte delle opere in valutazione, con particolare riferimento alla nuova Asta di manovra da 750 metri, la quale andrebbe a collocarsi in un'areale – posto lungo il fiume Mella ed incluso in un Corridoio regionale primario della RER, nella REP e nella REC, oltre che nel PLIS “Parco delle Colline di Brescia” – che, proprio per il carattere di “residualità”, esercita una importante funzione per il mantenimento della connessione ecologica in direzione Nord-Sud;*
 - *in relazione alla riduzione della funzione di connessione ecologica e alla perdita di habitat causata dalla realizzazione delle opere, nonché alla superficie di suolo “libero” che verrebbe consumata dagli interventi in argomento, il Proponente non ha previsto la predisposizione delle opere di*

compensazione ambientale necessarie a bilanciare detti impatti, incidenti sulle componenti “biodiversità” e “suolo”;

- *si ritiene che il Proponente non abbia adeguatamente approfondito gli impatti sulla componente “paesaggio”, causati, in particolare, dall’Asta da 750 m che risulta in buona parte sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004, non proponendo, di conseguenza, adeguate misure di inserimento dell’opera nel contesto territoriale interessato dalla stessa;*
- *le suddette considerazioni (meglio dettagliate nei par. 3.7, 3.8 e 3.9 della relazione istruttoria), conducono, quindi, a ritenere che il progetto presentato, in relazione ai criteri di cui all’Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/2006, e con particolare riferimento agli impatti legati all’utilizzo del suolo, alle componenti biodiversità e paesaggio, non sarà esente da provocare potenziali impatti significativi e negativi sull’ambiente; si ritiene, perciò, che il progetto in argomento debba essere assoggettato alla procedura di valutazione d’impatto ambientale;*
- *RITENUTO di condividere i contenuti e gli esiti della suddetta relazione istruttoria;*
- *DATTO ATTO che con il Decreto Legge 1 Marzo 2021, n. 22 “Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei Ministeri” le competenze statali in tema di Valutazione d’Impatto Ambientale sono state attribuite al Ministero della Transizione Ecologica;*
- *DATO ATTO che il presente provvedimento: concorre all’obiettivo Ter.09.02.198 “Miglioramento delle prestazioni ambientali degli impianti e della qualità ambientale degli interventi e delle trasformazioni territoriali” del vigente PRS; non è soggetto agli obblighi di pubblicazione di cui agli art. 26 e 27 del D.Lgs. 33/2013;*
- *ATTESTATA la regolarità tecnica del presente atto e la correttezza dell’azione amministrativa ai sensi dell’art.4 comma 1, della l.r. 17 del 04/06/2014;*
- *DECRETA 1. di esprimere al Ministero della Transizione Ecologica il parere che il progetto “Potenziamento infrastrutturale dello Scalo di Brescia”, proposto da RFI S.p.A., debba essere assoggettato alla procedura di valutazione d’impatto ambientale, per i motivi esposti nella relazione istruttoria, allegata quale parte integrante e sostanziale del presente atto; 2. di trasmettere il presente atto al Ministero della Transizione Ecologica ed agli Enti territoriali interessati;*
- *..... [...]”.*

CONSIDERATO e VALUTATO che:

I contenuti dello Studio Preliminare Ambientale presentato sono quelli previsti dall’Allegato IV bis della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell’impatto potenziale.

Le osservazioni espresse, ai sensi dell’art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte della Regione Lombardia e dai soggetti sopra riportati. sono state tenute in debita considerazione nella presente analisi, per quanto di pertinenza ambientale.

In ordine alle caratteristiche progettuali

In riferimento alle dimensioni del progetto, l’opera in oggetto si inquadra all’interno del nodo di Brescia, il quale è costituito da:

- Stazione viaggiatori Brescia
- Impianto Brescia Est, al suo interno articolato in:
 - Scalo merci denominato Brescia Est – Fascio Merci

- Stazione viaggiatori Brescia Est – Piazzale Sud



Figura 1 Articolazione del nodo di Brescia

L'opera in progetto, come dichiarato dal Proponente nasce dalla necessità di dare risposta ai previsti incrementi di traffico merci, generati dalla capacità liberata sulla Linea storica Milano – Venezia dall'attivazione della Linea AV/AC Milano – Brescia, nonché da altre iniziative in corso sul nodo ferroviario di Brescia. In riferimento a ciò, la scelta progettuale individuata dal Proponente è consistita nell'adeguamento dello scalo merci di Brescia ai fini di ricavare dei binari di arrivi/partenze da 750 metri utili per la gestione dei treni merci dello scalo in cui si inserirà il nuovo terminal intermodale di TerAlp. La topologia dell'impianto ha richiesto, al fine di rendere più funzionale dal punto di vista operativo le circolazioni da/verso il terminal, la realizzazione di un'asta da 750m lato Milano tramite la quale effettuare la ribattuta dei treni.

Il Proponente partendo da tale schema progettuale ed assunto che l'unico elemento progettuale non condizionato dall'attuale assetto infrastrutturale è rappresentato dall'asta di manovra lato Milano, nel corso del progetto di fattibilità tecnico economica (PFTE) di 1 fase ha sviluppato e valutato diverse ipotesi progettuali di configurazione.

Nello specifico, le ipotesi di configurazione prese in esame possono essere sintetizzate nei seguenti termini:

- Prolungamento delle aste di manovra oltre il fiume Mella
- Sviluppo dell'asta di manovra in affiancamento del fiume Mella, con raggio di curvatura minimo

Per quanto concerne la prima ipotesi, questa avrebbe comportato l'espropriazione di parte dell'edificio attualmente di proprietà di una società operante nei settori energetici del petrolchimico, idroelettrico, eolico e nucleare. A causa delle difficoltà legate all'esproprio di tale area, peraltro già riscontrate ed affrontate precedentemente per la realizzazione della linea ad Alta Velocità in corrispondenza della località Roncadelle, questa soluzione progettuale il Proponente dichiara che non è stata ritenuta perseguibile.



Figura 2 Prima ipotesi di tracciato asta di manovra

La seconda ipotesi progettuale sviluppata, funzionale a superare l'interferenza con l'area industriale limitrofa e la realizzazione di un nuovo ponte sul fiume Mella, prevedeva lo sviluppo della citata asta di manovra in curva, con tracciato il più possibile parallelo al fiume Mella, in corrispondenza dell'attuale strada a traffico locale, e con raggio minimo a 170m. Tale soluzione però presentava anch'essa alcune criticità quali: l'interferenza con un metanodotto di recente realizzazione di SNAM, risolvibile unicamente con la rilocalizzazione dello stesso; l'occupazione del sedime della strada arginale del fiume Mella, adibita anche a traffico locale; e l'interferenza con le aree di inedificabilità del fiume Mella, definite dal Regio Decreto n. 523 del 1904 che stabilisce la fascia di inedificabilità pari a 10 metri, misurati dal piede arginale.

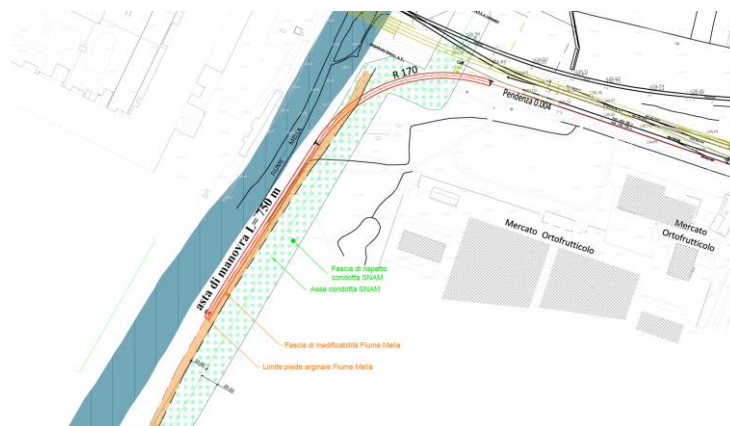


Figura 3 Seconda ipotesi - Zone di esondazione e interferenza con le aree di inedificabilità

Infine, l'ipotesi progettuale individuata ed alla base dell'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA consiste nella realizzazione di:

- Infrastrutture ferroviarie quali:
 - Asta 350 metri: l'intervento consiste nell'allungamento di due aste esistenti, presenti sul sedime in affiancamento alla linea AV nella parte terminale lato Milano;
 - Asta 750 metri: l'intervento consiste nella realizzazione di un'asta di manovra, localizzata in aree non di proprietà di RFI, atta a permettere l'instradamento dei treni verso Verona;
 - Scalo e binario 17: L'intervento consiste nella configurazione a 17 binari del fascio merci. Il binario 17 rappresenta l'asse preso a riferimento per lo studio dello scalo, all'interno del quale tutti i binari di progetto risultano essere complanari, ed è il binario che, di fatto, attraversa l'intera area dello scalo partendo dalla p.s. del deviativo S60U/400/0.094DX ubicato sul binario dispari della linea AV/AC e terminando dopo

uno sviluppo pari a circa 1266m, in corrispondenza del respingente terminale posto all'estremità dello scalo lato Brescia;

- Rettifica della Linea AV/AC: l'intervento, limitato ad un breve tratto posto in prossimità dell'attraversamento della Tangenziale Ovest di Brescia, consiste nella modifica di una curva circolare con i relativi raccordi transizione, in modo da far sì che il binario realizzi un rettilineo per consentire il posizionamento del nuovo deviatore di collegamento ad alcuni binari dello scalo
- Opere viarie connesse finalizzate a risolvere le interferenze con sentieri locali determinate dalla nuova Asta 750 metri ed a consentire la riconnessione con le aree altrimenti intercluse del Parco Mella. Le viabilità in questione sono costituite dalla NV01 ed NV02. Nello specifico, il percorso della NV01 presenta una lunghezza pari a 440m circa con un susseguirsi di elementi geometrici rettilineo-curva e con un andamento altimetrico sostanzialmente a raso con alternanza di piccole zone di rilevato e trincea, con sezioni caratterizzate spesso dalla presenza di una vera mezzacosta, dovuta essenzialmente alla rotazione della piattaforma. Prima del passaggio al di sotto della sede ferroviaria della nuova asta di manovra, attraverso il sottovia SL01, la viabilità scavalca la Roggia Fiumicella, il cui attuale attraversamento come dichiara il Proponente è oggetto di un rifacimento, al fine di rispettare le verifiche idrauliche con la previsione di un manufatto scatolare di dimensioni utili 3.50x1.50m. L'opera di sottoattraversamento dell'Asta 750 metri è costituita da un sottovia scatolare (SL01) di larghezza interna pari a 10.80 m, e altezza 5.20 m. Il percorso NV02 invece è finalizzato a garantire il collegamento tra le due aree del parco, che diversamente rimarrebbero intercluse a seguito della realizzazione della nuova asta ferroviaria 750 metri. Alla luce della destinazione e utenza, la viabilità in esame, secondo quanto asserisce il Proponente, è pienamente assimilabile ad una strada a destinazione particolare e dunque è svincolata dall'applicazione delle verifiche plano-altimetriche previste dal DM 2001 così come lo stesso DM stabilisce, così come la NV01. Il percorso presenta una lunghezza pari a 140m circa con un breve susseguirsi di elementi geometrici rettilineo-curva e con un andamento altimetrico sostanzialmente a raso o in leggera trincea. Il sottoattraversamento dell'Asta 750 metri, posto all'altezza del km 0+558, è garantito attraverso un sottovia scatolare (SL02) di larghezza interna pari a 9.50 m, e altezza 5.70 m.

Nella figura seguente si riporta un estratto della tavola di inquadramento degli interventi oggetto della presente istanza di verifica di assoggettabilità a VIA.

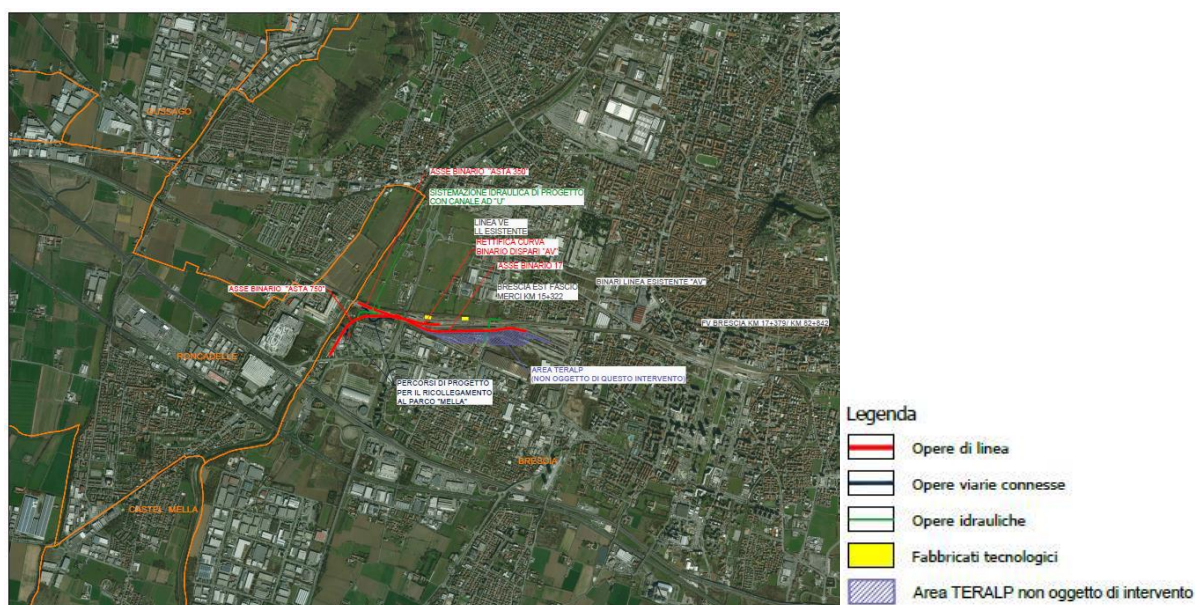


Figura 4 Quadro degli interventi in progetto

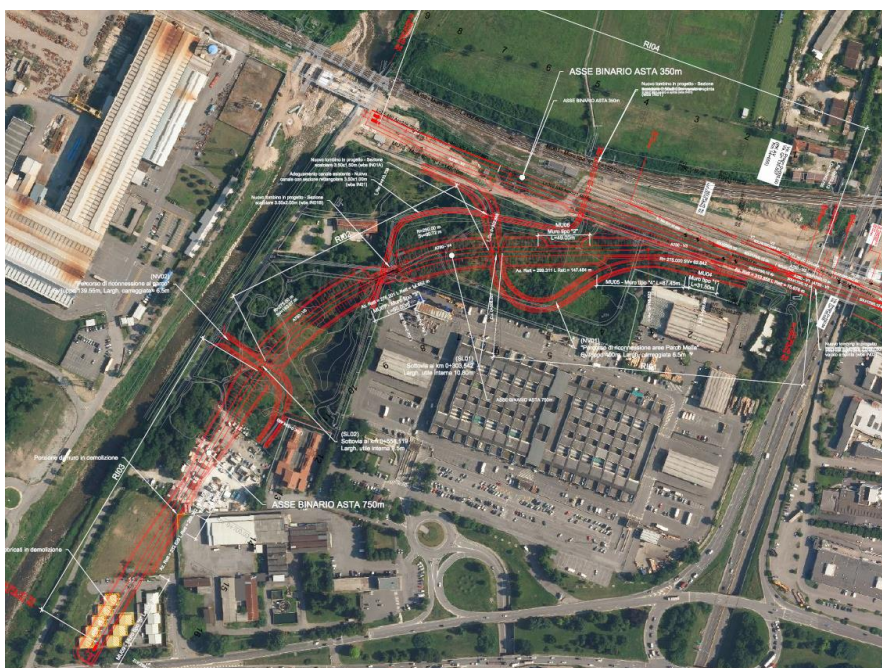


Figura 5 Asta di manovra da 750m lato Milano



Figura 6 Planimetria PRG di Scalo

Il progetto oggetto dell'istanza di verifica di assoggettabilità a VIA nello SPA non presenta cumulo con altri progetti in corso di realizzazione o progettazione.

L'area interessata dal progetto presenta importanti livelli di inquinamento in quanto rispetto ai rapporti con i siti contaminati, si rileva che:

- l'area "Nuovo PRG dello scalo di Brescia" è limitrofa al sito ITALFERR-RFI IBS04 – Scalo Merci Linea AV/AC; solo i due fabbricati tecnologici (Fa01) GA5 e (Fa02) GA6 verranno realizzati su aree comunque già bonificate e certificate;
- le aree in argomento ricadono nella perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale (SIN) Brescia-Caffaro per la falda;
- l'area relativa all'Asta 750 m interessa il sito contaminato identificato nella Banca dati regionale "AGISCO" con il codice BS 029.0118 "La Piccola – Collegamento con le FF.SS – SIN Brescia – Caffaro".

Con riferimento alle principali criticità ambientali, nel SIN Brescia-Caffaro, dalla documentazione presente sul sito del MITE - Bonifiche si riporta che il SIN è caratterizzato da una contaminazione elevata e diffusa da PCB, PCDD/PCDF e Mercurio che interessa principalmente i terreni superficiali, ma

anche i sedimenti delle rogge e dei corsi idrici superficiali. La matrice suolo risulta interessata anche da contaminazione puntuale da metalli (As, Ni, Pb e Al), da IPA, alifatici clorurati cancerogeni, Clorobenzeni e Fitofarmaci. Nelle acque di falda la contaminazione principale è dovuta a Tetracloruro di Carbonio e altri solventi clorurati, Cromo VI. Per quanto concerne l'avanzamento nell'iter tecnico-amministrativo, dal documento "Siti di interesse nazionale: stato delle procedure per le bonifiche" curato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel Febbraio 2020, si riassume la situazione dell'iter procedurale per la bonifica dei terreni e della falda. Come è possibile osservare per la matrice "terreni" la percentuale di aree con procedimento di bonifica concluso (rispetto all' superficie del SIN) è pari all' 2 % mentre per la matrice "acque sotterranee" allo 0 %.

Gli interventi di realizzazione delle opere saranno articolati in 3 fasi distinte e prevedono una durata complessiva delle lavorazioni di circa 49 mesi.

Nella relazione di cantierizzazione si riporta che tutti i terreni provenienti dalle operazioni di scavo saranno caratterizzati da un punto di vista ambientale, prima di poter essere riutilizzati nell'ambito del presente intervento ovvero conferiti ai siti di destinazione finale. La caratterizzazione ambientale verrà eseguita nell'ambito delle aree di cantiere. Alcune delle aree di cantiere sono state dimensionate con la possibilità di prevedere, da parte dell'appaltatore, degli impianti di frantumazione e vagliatura ai fini del trattamento dei terreni di scavo da riutilizzare nel presente intervento. In linea generale nell'ambito della presente ipotesi di cantierizzazione sono state previste delle aree di cantiere o porzioni delle stesse da destinare allo stoccaggio temporaneo dei volumi di terre provenienti dagli scavi, al fine di coprire le seguenti esigenze principali: caratterizzazione ambientale, gestione dei volumi di scavo da riutilizzare nell'ambito del presente intervento.

Lo stoccaggio delle terre provenienti dagli scavi è stato ipotizzato sia nell'ambito delle aree di stoccaggio propriamente dette sia su porzioni dei cantieri operativi.

Sono previste le seguenti aree di cantiere:

- Campo Base (CB.01): circa 2.300 m², con funzione di supporto logistico per tutte le attività relative alla realizzazione degli interventi;
- Cantiere Operativo (CO.01): circa 2.600 m², nel quale saranno presenti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di costruzione delle opere;
- Aree di stoccaggio (AS.01, AS.02 e AS.03): complessivamente circa 3.600 m², ripartite in aree destinate allo stoccaggio delle terre da scavo, in funzione della loro provenienza e del loro utilizzo, e nell'ambito delle quali potranno essere allestiti eventuali impianti di cantiere per il trattamento delle stesse da destinare al riutilizzo nell'ambito del presente intervento;
- Cantiere Armamento (CA.01): circa 1.700 m², nei quali saranno presenti gli impianti ed i depositi di materiali necessari per assicurare lo svolgimento delle attività di armamento; si trovano all'interno di confini ferroviari.

Si fa presente che il Cantiere Operativo CO.01 (Figura 7) è stato individuato in un'area in cui insiste un sito contaminato ancora da bonificare identificato nella Banca dati regionale "AGISCO" con il codice BS 029.0118 La Piccola – Collegamento con le FF.SS – SIN Brescia – Caffaro e che con Ordinanza Sindacale n.92099 e successive del 27/12/2010 vieta l'utilizzo delle aree non pavimentate, anche a scopo ricreativo che comporti il contatto diretto con il terreno, come riportato nella Figura 8.



Figura 7 Area CO.01



Figura 8 Ordinanza Sindacale comune di Brescia per zona inquinata soggetta a divieti

Per quanto concerne il bilancio dei materiali ai fini della gestione delle materie, nello SPA è presente un paragrafo in cui si riporta che, in merito alle produzioni di materiali, la realizzazione delle opere previste determina complessivamente la produzione di materiali di risulta nella quantità di 30.623 m³ terre e rocce provenienti da scavo, bonifica e scotico del terreno, 34.300 m³ di pietrisco da ballast ferroviario, nonché 19.100 traverse da attività di dismissione (di cui 17.190 in CAP e 1.910 in legno (si prevede che le traverse in legno siano il 10% delle traverse totali) e di 1.200 m³ di materiali provenienti dalla demolizione delle due torrette di deposito acqua che risultano interferenti con il nuovo PRG dello scalo a seguito degli interventi di potenziamento. Per quanto attiene ai fabbisogni delle opere in progetto, questi si compongono di circa 89.600 m³ di materiale di riempimento, 34.300 m³ di pietrisco ferroviario e di 18.200 traverse.

Tali materiali saranno gestiti come rifiuti (ad eccezione di 700 m³ di terreno vegetale per il quale si ipotizza il riutilizzo in sito), privilegiando, ove possibile, l'invio ad impianti di recupero. Nella relazione di cantierizzazione il Proponente ha previsto che nell'ambito del progetto saranno prodotti materiali di risulta costituiti da terre e rocce derivanti dagli scavi tradizionali (CER 17.05.04), derivanti da eventuali attività di bonifica (CER 19.13.01* e CER 19.13.02), pietrisco per massicciate ferroviarie (CER 17.05.07* e CER 17.05.08) e materiali da demolizione (CER 17.09.04). Tali materiali verranno gestiti come rifiuti ai sensi della Parte IV del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., e saranno classificati e inviati ad idoneo impianto di recupero/smaltimento, privilegiando ove possibile il conferimento presso siti autorizzati al recupero, e solo in secondo luogo prevedendo lo smaltimento finale in discarica.

Parte dell'asta di manovra 750 ricade all'interno di un sito contaminato ancora da bonificare identificato nella Banca dati regionale "AGISCO" con il codice BS 029.0118 La Piccola – Collegamento con le FF.SS – SIN Brescia – Caffaro e che con Ordinanza Sindacale n.92099 e successive del 27/12/2010 vieta l'utilizzo delle aree non pavimentate, anche a scopo ricreativo che comporti il contatto diretto con il terreno, come riportato in Figura 8.

A tal riguardo si richiama quanto previsto dall'art. 24 del DPR 120/2017 relativamente alla modalità di riutilizzo in sito delle terre e rocce da scavo in un sito di bonifica, in quanto nello SPA viene ipotizzato che circa 700 m³ di terreno vegetale, proveniente dalle attività di scotico propedeutiche alla realizzazione dell'Asta 750, possano essere riutilizzati per gli interventi di inerbimento delle scarpate all'interno del progetto.

Nella relazione di cantierizzazione, il Proponente dichiara che i materiali di risulta che verranno prodotti nell'ambito delle lavorazioni del progetto in esame riguardano materiali provenienti da scavo, bonifica e scotico. In riferimento alle esigenze del progetto e delle valutazioni che ha eseguito sulla base di un

campionamento di un sondaggio S2 nell'ambito di un altro progetto e non molto distante dall'area oggetto dell'intervento, nonché delle analisi ambientali pregresse, ha ipotizzato di conferire il materiale di scavo che si intende gestire in qualità di rifiuti alle seguenti tipologie di impianti di destinazione finale:

- Terre e rocce da scavo:
 - 30% impianto di recupero;
 - 25% discarica per rifiuti inerti;
 - 40% discarica per rifiuti non pericolosi;
 - in considerazione della vicinanza con il SIN Brescia Caffaro: 5% discarica per rifiuti non pericolosi con codice CER 19 (rifiuti solidi prodotti da operazioni di bonifica dei terreni)
- Ballast ferroviario per il quale, in considerazione dell'area geografica di intervento, in questa fase preliminare della progettazione si ipotizza cautelativamente la possibile presenza di amianto:
 - 30% impianto di recupero;
 - 25% discarica per rifiuti inerti;
 - 40% discarica per rifiuti non pericolosi;
 - 5% discarica per rifiuti pericolosi
- Traverse in CAP:
 - 50% impianto di recupero
 - 50% discarica per rifiuti inerti
- Materiali da demolizione:
 - 50% impianto di recupero;
 - 50% discarica per rifiuti inerti.

Per la destinazione finale dei materiali, nella relazione di cantierizzazione, è stata preliminarmente effettuata una verifica della disponibilità di accettazione presso soggetti autorizzati all'attività di recupero/smaltimento di rifiuti presenti nella zona, come riportato nelle tabelle seguenti. Si fa presente che tra gli impianti di recupero individuati è presente uno con autorizzazione scaduta.

CODICE	SOCIETA	INDIRIZZO	COMUNE	OPER.	C.E.R. AUTORIZZATI ¹	SCADENZA	DISTANZA (km)
R1	Miglioli S.r.l.	Corso Vittorio Emanuele, 28	Cremona (CR)	R13	17.09.04 17.05.04 17.05.08 17.03.02	03/06/2021	54
R2	Ges. Po S.r.l.	Via I maggio	Berlingo (BS)	R12 R13	17.09.04	26/07/2028	19
R3	Eureko S.r.l.	Cascina Fornace	Peschiera Borromeo (MI)	R5 R13	17.09.04 17.05.08 17.05.04	15/06/2026	78

(1) Con specifico riferimento alle tipologie di rifiuti che si prevede di produrre nell'ambito delle lavorazioni. Tuttavia, si ricorda che l'Appaltatore è il produttore dei rifiuti e, pertanto, spetta a lui la corretta scelta del codice CER dopo avere eseguito gli accertamenti previsti dalla vigente normativa ambientale

Tabella 1 Impianti di recupero individuati (cfr. Tabella 3-9 Elaborato IN0Y10F69RGCA0000001_B)

CODICE	SOCIETÀ	LOCALITÀ COMUNE PROVINCIA	OPERAZIONE	C.E.R. AUTORIZZATI	SCADENZA	DISTANZA (km)
DISCARICHE PER RIFIUTI INERTI						
DI 1	Cava Calcinato	Cavicchione di Sopra, Calcinato (BS)	D1	170504 170904 170302	Marzo 2021	20
DI 2	TECO S.r.l.	Loc. Mizzago, Grezzana (VR)	D1	17.05.04 17.09.04 17.05.08	Giugno 2023	103
DISCARICHE PER RIFIUTI NON PERICOLOSI						
DNP 1	Systema Ambiente	Cascina Redenta, Inzago (MI)	D14 D15	170504 170904 170302	30/06/2022	69
DNP 2	Sirchi Srl	Via Stazione 6/M, Cucciago (CO)	D14 D15	170504 170904 170503* 170302	24/09/2026	115
DNP 3	Systema Ambiente S.r.l.	Loc. Casalunga di Vighizzolo, Via	D14 D15	17.05.04 17.09.04 17.05.08	04/02/2026	21

CODICE	SOCIETÀ	LOCALITÀ COMUNE PROVINCIA	OPERAZIONE	C.E.R. AUTORIZZATI	SCADENZA	DISTANZA (km)
		Calcinatella 11, Montichiari (BR)				
DISCARICHE PER RIFIUTI PERICOLOSI						
DP 1	Miglioli S.r.l.	Corso Vittorio Emanuele, 28 Cremona (CR)	R13 D15	17.05.03* 17.05.07* 17.09.03*	03/06/2021	45
			D15	19.13.01*		
			D15 R13	19.13.02		
DP 2	TRS Ecologia S.r.l.	Via 1° Maggio, Caorso, (PC)	R12 D15	17.05.07* 17.09.03*	19/11/2025	64
			R12 D13	19.13.01* 19.13.02		
DP 3	Sirchi Srl	Via Stazione 6/M – Cucciago, (CO)	R12 R13 D13 D15	17.05.07*	24/09/2026	115
			R12 R13 D13 D15	19.13.01*		
			R12 R13 D13 D14 D15	19.13.02		

(1) Con specifico riferimento alle tipologie di rifiuti che si prevede di produrre nell'ambito delle lavorazioni. Tuttavia, si ricorda che l'Appaltatore è il produttore dei rifiuti e, pertanto, spetta a lui la corretta scelta del codice CER dopo avere eseguito gli accertamenti previsti dalla vigente normativa ambientale.

Tabella 2 Impianti di smaltimento individuati (cfr. Tabella 3-10 Elaborato IN0Y10F69RGCA0000001_B)

In ordine alla coerenza del progetto con gli strumenti di programmazione e pianificazione territoriale:

L'area oggetto degli interventi in argomento ricade, secondo il Piano Territoriale Regionale (PTR), all'interno dei "Sistemi Territoriali Metropolitano e Pedemontano".

Secondo il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), costituente sezione del PTR, il sito di intervento è collocato nell'ambito geografico "Bresciano e Colline del Mella" e all'interno dell'Unità tipologica di Paesaggio delle "Aree urbanizzate delle frange metropolitane".

Riguardo al vigente Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Brescia (PTCP), lo scalo ferroviario rientra fra i centri di interscambio merci di livello sovra provinciale (L1), per i quali è previsto il potenziamento al fine di promuovere l'intermodalità a livello provinciale. L'asta di 750 m interessa gli "Areali a rischio di degrado" caratterizzati da fenomeni di "Dispersione insediativa" indotti dall'alto consumo di suolo e di paesaggio e della commistione tra attività umane e naturali; tali ambiti costituiscono, ai sensi dell'art. 63 della Normativa di Piano, le aree prioritarie entro cui attivare politiche complessive di risanamento del sistema paesistico ambientale e progetti di riqualificazione e valorizzazione paesaggistica. L'intero fronte prospiciente il Mella è classificato, inoltre, fra i "Margini urbani degradati" rilevati dalla Tavola 3.3 – Pressioni e sensibilità ambientali del PTCP.

L'art. 24 della Normativa del PTCP definisce i criteri per l'inserimento ambientale e paesaggistico delle infrastrutture, stabilendo che a livello progettuale debba essere individuato in via preliminare l'ambito di studio, ovvero il contesto ove è possibile il verificarsi di interferenze fra i tracciati infrastrutturali e le componenti ambientali e paesaggistiche, rispetto alle quali porre in essere misure di prevenzione,

mitigazione, riparazione, compensazione o compensazione risarcitoria come definite dall'art. 83 della stessa Normativa di Piano.

Rispetto al Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Brescia, si rileva che il Binario 17, gran parte dell'Asta 350 e le opere connesse si sviluppano all'interno ed in prossimità del sedime ferroviario esistente dello Scalo di Brescia, mentre per quanto riguarda parte dell'Asta 350 e l'Asta 750, comprese le opere viarie connesse, il loro sviluppo interessa territori caratterizzati prevalentemente da ambiti di salvaguardia e mitigazione ambientale, dall'estensione del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) delle Colline e, in misura minore da attrezzature e spazi ad uso e di interesse pubblico. Nel dettaglio, tali ultime opere ricadono in "Ambiti di interesse paesistico ambientale ed ecologico di valenza territoriale (NTA del PGT del Comune di Brescia, art. 85c), nell'estensione del PLIS delle Colline (NTA del PGT del Comune di Brescia, art. 86) e, in parte minore, in aree classificate come "Aree per attrezzature e spazi aperti ad uso e di interesse pubblico" (NTA del PGT del Comune di Brescia, art. 55) con destinazione in parte a mercato ortofrutticolo e in parte ad abitazioni per l'emergenza.

Per quanto riguarda le aree naturali protette, come evidenziato dal PGT del Comune di Brescia, parte delle opere in progetto interessano direttamente unicamente il PLIS "Parco delle Colline di Brescia".

Parte degli interventi in progetto è localizzata all'interno del Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione relativo al Fiume Mella, appartenente al settore della Rete Ecologica Regionale (RER) della "Bassa Val Trompia e Torbiere d'Iseo", all'interno di un'area ad elevato valore naturalistico della Rete Ecologica Provinciale (REP), nonché all'interno di un corridoio ecologico primario altamente antropizzato in ambito montano della stessa REP, e all'interno di un'area della Rete Ecologica Comunale (REC) in cui si prevedono azioni di salvaguardia e mitigazione ambientale finalizzate alla riqualificazione ecologica.

In ordine alla localizzazione del progetto: Con riferimento all'utilizzazione attuale del territorio l'asta di manovra 750 ricade interamente in "Ambito non urbanizzato – Ambito di salvaguardia e mitigazione ambientale (NTA art. 85 c)", mentre il PRG ricade in "Ambito della città in trasformazione – Ambiti di trasformazione disciplinati del Documento di Piano (NTA 83 b)".



Figura 9 Carta degli usi in atto – Asta di manovra 750 m e opere accessorie di viabilità NV01 e NV02



Figura 10 Carta degli usi in atto – PRG di Scalo

Con riferimento a “Zone umide, riparie, foci dei fiumi” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nello SPA si riporta che l’asta di manovra L = 750 m e parte dell’asta di manovra di 350 m del nuovo PRG ricadono parzialmente nella fascia di rispetto di 150 m del Fiume Mella, tutelato ai sensi dell’art. 142, lett. c), D. lgs. 42/2004. Le viabilità accessorie NV01 e NV02 ricadono rispettivamente parzialmente e interamente nella fascia di rispetto di 150 m del Fiume Mella, tutelato ai sensi dell’art. 142, lett. c), D. lgs. 42/2004; così come i cantieri AS.01, AT.01, CO.01 e CB.01 ricadono all’interno di aree di cui all’art. 142 co. 1 lett. c) del citato Decreto.

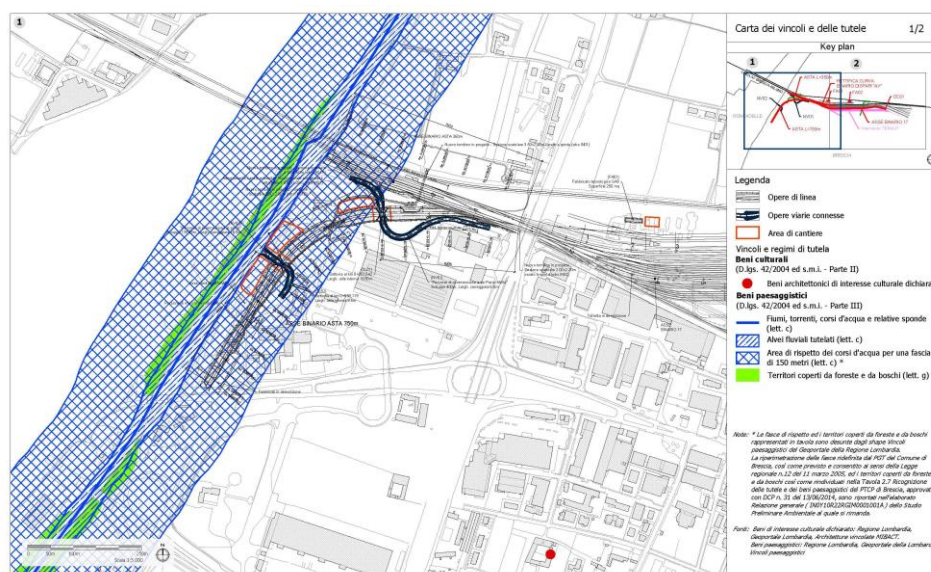


Figura 11 Localizzazione dell’intervento con riferimento alle zone di rispetto dei corsi d’acqua tutelati ai sensi dell’art. 142, lett. c), D.lgs. 42/2004 (Fonte: SPA)

Con riferimento a “Zone montuose e forestali” e all’eventuale interferenza dell’intervento proposto con dette aree, nello SPA si riporta che l’asta di manovra L = 750 m lato Milano ricade parzialmente in un’area boscata vincolata ai sensi dell’art. 142 lett. g), D. Lgs 42/2004, mentre non si rilevano interferenze per gli interventi che riguardano il nuovo PRG dello scalo di Brescia in aree ferroviarie. Tale area boscata risulta interessata anche dalle aree di cantiere AS.02, AS.03 e CA.01.

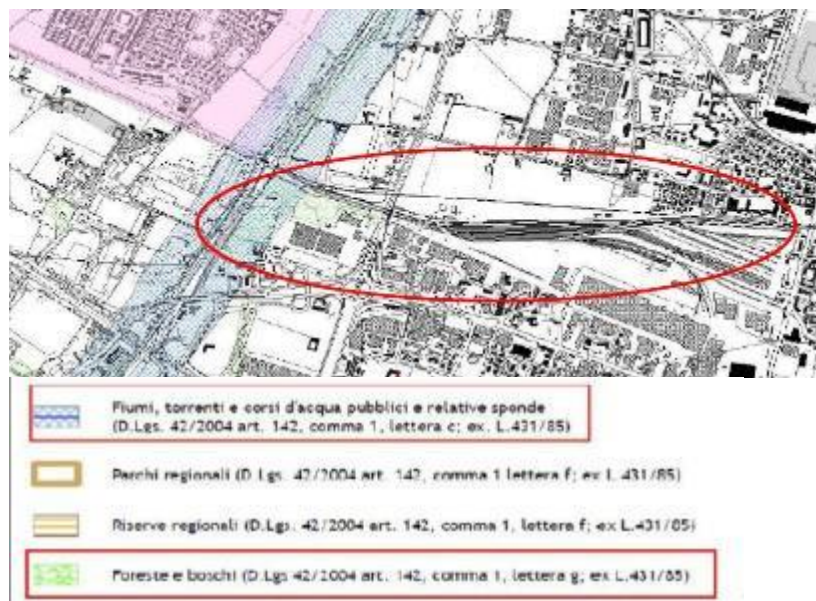


Figura 12 Localizzazione dell'intervento con riferimento alle zone montuose e forestali (Fonte: Allegati alla Lista di controllo)

Con riferimento a “Riserve e parchi naturali, zone classificate o protette ai sensi della normativa nazionale (L. 394/1991), zone classificate o protette dalla normativa comunitaria (siti della Rete Natura 2000, direttive 2009/147/CE e 92/43/CEE)”, e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, il proponente riporta che l’area di intervento è localizzata ad una distanza di circa 13 km dalla zona ZCS IT2070018 Altopiano di Cariadeghe.



Figura 13 Localizzazione dell'intervento con riferimento ai siti della Rete Natura 2000

Buona parte dell’area di intervento relativa alla realizzazione dell’asta di manovra di 750 m e delle opere viarie risulta connotata dalla presenza di boschi (art. 142 c.1 lett. g) del D.Lgs. 42/2004) classificati come “non trasformabili” dal Piano di Indirizzo Forestale (PIF) della Provincia di Brescia.

Nell’ambito del contesto territoriale all’interno del quale è previsto l’intervento in progetto sono stati individuati esclusivamente Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS) ai sensi della LR n. 86/83. I PLIS sono finalizzati alla valorizzazione e alla salvaguardia delle risorse territoriali e ambientali che necessitano di forme di gestione e tutela di tipo sovracomunale e sono orientati al mantenimento e alla valorizzazione dei tipici caratteri delle aree rurali e dei loro valori naturali e seminaturali tradizionali. Nello specifico, i PLIS più prossimi all’opera in progetto sono i seguenti: PLIS “Parco delle Cave di Buffalora e San Polo”, riconosciuto con DPP n. 97 del 8 maggio 2018 e PLIS “Parco delle Colline di Brescia” riconosciuto con DGR n. 6/13877 del 31 maggio 1996 e successive ripermetrazioni. Come si evince dalla “Carta delle aree protette e Rete Natura 2000”, allegata allo SPA, il PLIS “Parco delle Cave di Buffalora e San Polo” si estende ad est dell’area di intervento non risultando interferito direttamente dalle opere in progetto; la distanza minima intercorrente tra le opere in progetto ed il PLIS risulta essere di oltre 3,5 km. Per quanto riguarda il PLIS “Parco delle Colline di Brescia”, e nello specifico la sua

porzione che si estende lungo il corso del Mella, risulta ubicato in adiacenza dell'area di intervento, risultando interessato dalle opere in progetto afferenti all'Asta 750, Asta 350 e opere viarie connesse.

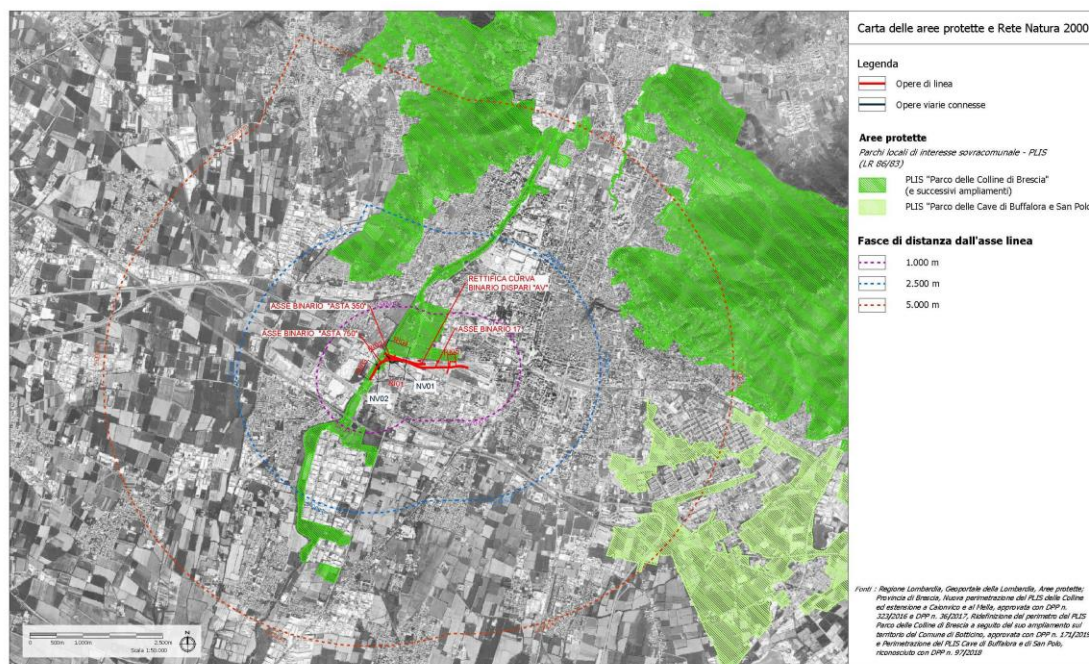


Figura 14 Carta delle aree protette e Rete Natura 2000 (Fonte: SPA)

Per gli ambiti appartenenti a tale PLIS valgono le indicazioni riportate all'art. 86 delle NTA del PGT di Brescia:

“... Nelle aree di salvaguardia all'interno del perimetro del PLIS delle Colline di Brescia vengono perseguiti obiettivi di salvaguardia e potenziamento degli ambienti naturali e la valorizzazione dell'agricoltura. In tal senso viene promossa la riattivazione di pratiche agricole e selvicolturali. La nuova edificazione, pertanto, e, più in generale, qualsiasi trasformazione dei suoli è ammessa solo in modo strettamente subordinato all'esecuzione di attività funzionali al Parco. [...] Il PGT estende il PLIS delle Colline alle aree del Mella interessate dal corridoio ecologico primario della Rete Ecologica Regionale, con l'obiettivo di salvaguardare e valorizzare le potenzialità di collegamento ambientale e fruttivo verso la Val Trompia a nord e il Parco Regionale del Monte Netto e la bassa pianura a sud. Inoltre, in chiave metropolitana, esso rappresenta l'elemento strategico di connessione eco-fruttiva a ovest del capoluogo, tra le aree collinari pedemontane, le aree agricole di cintura urbana e il PLIS delle Cave di Buffalora e San Polo. Le disposizioni per l'ambito del Parco già riconosciuto sono integrate dalle seguenti: L'obiettivo di salvaguardia ambientale è accompagnato da quelli più specifici di riqualificazione e controllo della qualità e quantità delle acque, riqualificazione delle situazioni di degrado, compreso l'inquinamento del suolo e il miglioramento della connessione ecologica e fruttiva dell'asta fluviale. In particolare il potenziamento ecologico avviene attraverso progetti di approfondimento del disegno generale di rete ecologica del PGT, volti alla rinaturalizzazione del corso d'acqua e più in generale ad incrementare il valore naturalistico delle aree inserite nel corridoio ecologico, compresi gli attraversamenti per la fauna, le vie della transumanza e gli interventi di deframmentazione delle infrastrutture presenti. La connessione fruttiva avviene attraverso la riqualificazione e la realizzazione di connessioni ciclopeditoni lungo l'asta fluviale e in direzione degli ambiti residenziali che rappresentano il bacino d'utenza del parco stesso, anche realizzando attraversamenti del fiume e delle infrastrutture in modo coordinato con le deframmentazioni ecologiche. In tal senso i punti di accesso dovranno essere contraddistinti da ottimali condizioni di accessibilità, fruibilità e riconoscibilità, anche con la realizzazione di eventuali strutture leggere per l'interscambio, l'informazione e la ristorazione. [...] Per le motivazioni sopra citate, compresa l'esiguità delle aree ancora libere in ambito urbano lungo l'asta del Mella, non sono ammesse nuove costruzioni salvo quelle sopra richiamate funzionali alla accessibilità e fruibilità del Parco.”

I rapporti intercorrenti tra l’opera in progetto, intesa nella sua totalità, e la sensibilità ambientale delle aree geografiche del sistema dei vincoli e delle tutele sono sintetizzati nella seguente tabella.

Opera in progetto	Beni paesaggistici ex Art. 142		PLIS “Parco delle Colline di Brescia”
	Co. 1 lett. c	Co. 1 lett. g	
Opere di linea	•	•	•
Opere connesse	-	-	-
Opere viarie connesse	•	•	•
Cantieri	•	•	•
Legenda			
Co. 1 lett. c	Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna		
Co. 1 lett. g	Territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboscimento, come definiti dagli articoli 3 e 4 del decreto legislativo n. 34 del 2018		

Tabella 3 Quadro di sintesi: rapporto tra opere e sistema dei vincoli e delle tutele (Fonte: Tabella 3-4 dello SPA)

Con riferimento alle “Zone di importanza paesaggistica, storica, culturale o archeologica” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, lo SPA riporta che dall’asta di manovra sono presenti, ad una distanza di circa 400 m, Villa Apollonio con parco e, a circa 800 m una Villa con giardino e chiesetta (Casina Torricini), edifici vincolati ai sensi dell’art. 10, del D. lgs. 42/2004.

Sulla scorta delle informazioni desunte dal Geoportale Lombardia, il Proponente riporta che l’intervento in progetto non risulta attraversare aree gravate da vincolo idrogeologico ai sensi del RDL 3267/1923.

Con riferimento a “Zone in cui si è già verificato, o nelle quali si ritiene che si possa verificare, il mancato rispetto degli standard di qualità ambientale pertinenti al progetto stabiliti dalla legislazione comunitaria” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, nello SPA si riporta che l’area di intervento ha un’interferenza diretta con il SIN Brescia Caffaro (per la sola matrice acque sotterranee), che interessa in parte il Comune di Brescia.



Figura 15 Localizzazione degli interventi (in nero) in riferimento alle aree del SIN Brescia Caffaro (Fonte: Allegati alla Lista di controllo, art.6, comma 9 D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.)



Figura 16 Localizzazione del sito inquinato Brescia Caffaro con indicazione del perimetro della falda sottostante (Fonte: Allegati alla Lista di controllo, art.6, comma 9 D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii.)

Con riferimento ai “Siti contaminati (Parte 4 titolo V del D. Lgs. 152/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, lo SPA riporta che l’area di progetto interferisce parzialmente con la perimetrazione del sito contaminato di interesse nazionale SIN Brescia Caffaro per la sola matrice acque sotterranee. L’area Brescia Caffaro è stata inserita tra i siti inquinati di interesse nazionale con la Legge n. 179/2002 ed è stato perimetrato con Decreto del 24 febbraio 2003. Il decreto ha definito una triplice e distinta perimetrazione del Sito di Interesse Nazionale che comprende:

- la matrice suolo che include, oltre allo stabilimento Caffaro S.p.A., aree produttive, agricole, residenziali, pubbliche e tre aree di discarica;
- il comparto acque sotterranee, delimitato sulla base delle evidenze analitiche già disponibili di contaminazione della falda;
- il sistema delle rogge ubicato a sud dell’area Caffaro S.p.A.

Nello SPA il Proponente rileva inoltre la presenza del sito inquinato ITALFERRRFI IBS04 - Scalo Merci Linea AV/AC. Secondo quanto indicato nella figura seguente estratta dallo studio, dal raffronto tra la localizzazione delle aree di intervento del progetto e le maglie di collaudo del sito IBS04, gli interventi ricadono all’interno di aree già bonificate e collaudate.

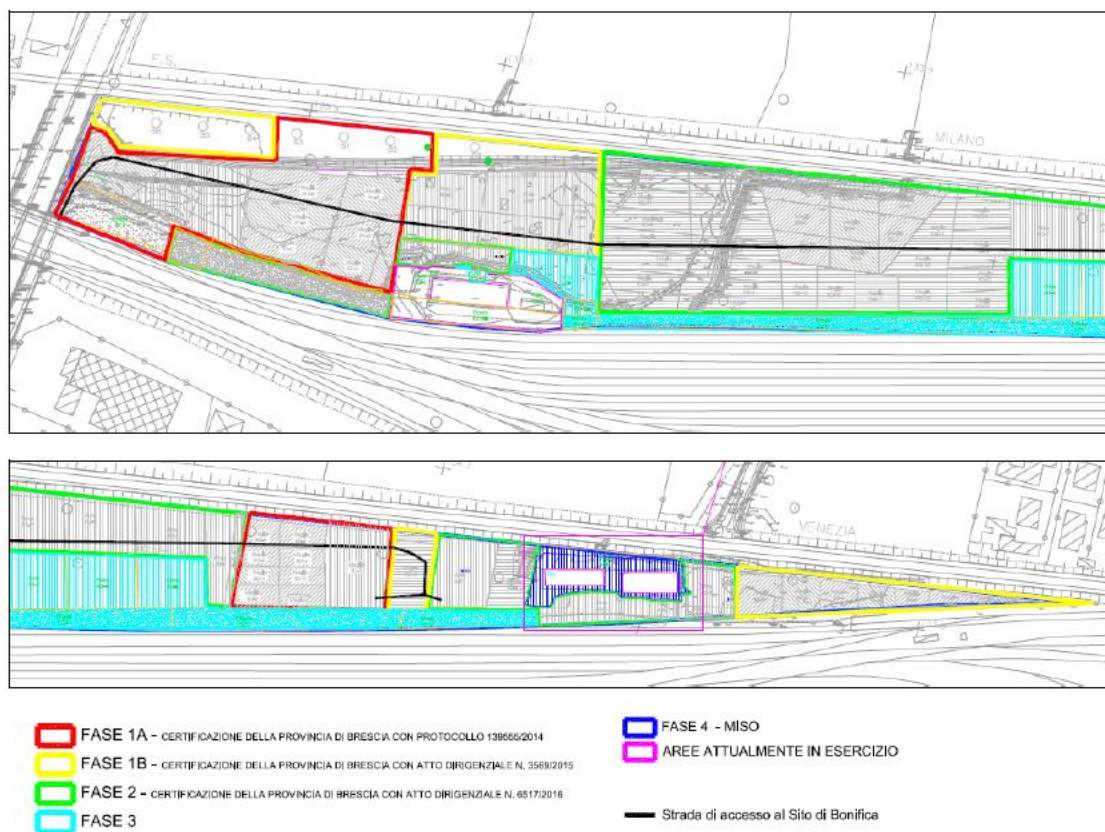


Figura 30 - Fasizzazione approvata in CdS con determina prot. n.0175459/2017 del 16/10/2017

Con riferimento alle “Aree a rischio individuate nei Piani per l’Assetto Idrogeologico e nei Piani di Gestione del Rischio di Alluvioni” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, lo SPA riporta che l’area interessata dagli interventi si sviluppa in pianura e non si segnala la presenza di aree in frana. Le aree oggetto di intervento, per la maggior parte, rientrano nell’ambito territoriale RP tra le Aree potenzialmente interessate da alluvioni rare (P1/L).

Con riferimento alle “Zona sismica (in base alla classificazione sismica del territorio regionale ai sensi delle OPCM 3274/2003 e 3519/2006)” e all’eventuale interferenza degli interventi proposti con tali zone, lo SPA riporta che il sito interessato dagli interventi in progetto è caratterizzato da sismicità media.

Le opere in progetto non interessano aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi del R.D. 3267/1923.

In ordine alle caratteristiche dell’impatto potenziale

Lo SPA ed i relativi allegati tematici hanno considerato e valutato i potenziali effetti dell’intervento sulle componenti significativamente interessate.

Atmosfera e qualità dell’aria

Fase di cantiere

Nello SPA e nella documentazione allegata è stata descritta una ricognizione dei ricettori nell’intorno dell’area di lavoro e delle sorgenti emissive associate alla fase di cantierizzazione. A tal proposito viene esposto che, per quanto riguarda i potenziali ricettori, quelli che sono stati considerati più significativi sotto il profilo degli effetti sull’aria sono stati identificati in un edificio ad uso ristorativo, posto in

prossimità dell'Asta 750 metri, ed in un nucleo abitativo, localizzato all'altezza del termine dell'asse binario 17.



Figura 17 Edificio ad uso ristorativo nei pressi dell'area di progetto Asta di manovra 750

Per quanto riguarda le emissioni dai mezzi d'opera lo studio evidenzia come queste possano essere considerate trascurabili, in ragione della non contemporaneità degli interventi riguardanti l'Asta 750 metri ed il PRG dello scalo merci, circostanza che consente di poter stimare la presenza di un ridotto numero di mezzi operativi nel medesimo arco temporale; inoltre, data la limitata estensione delle aree di lavoro, i percorsi all'interno saranno a loro volta limitati.

Per quanto riguarda il traffico di cantierizzazione, la stima di mezzi previsti, in ragione dell'esigua quantità dei materiali in approvvigionamento e di quelli prodotti, ammonterà rispettivamente a 14 mezzi/giorno ed a 5 mezzi/giorno. Inoltre, è sottolineato che la viabilità di collegamento tra le aree di cantiere e la rete viaria primaria risulta pressoché priva di recettori abitativi e sensibili.

Per quanto riguarda le emissioni di polveri da attività di lavorazione e movimentazione materiali, non è presente nello SPA alcuna stima delle stesse; tuttavia, sono previste diverse misure mitigative. E', inoltre, evidenziato, per il recettore più vicino, il contributo reso, ai fini della limitazione della dispersione delle polveri, dalla barriera antirumore la cui presenza è stata ipotizzata nell'analisi degli effetti connessi al clima acustico; a protezione di un altro nucleo di recettori di tipo residenziale sono presenti barriere antirumore in fase di completamento.

Sono previste una serie di misure di prevenzione e contenimento della polverosità nelle aree di cantiere.

Fase di esercizio

In merito alla fase di esercizio, è evidenziato che il potenziamento dello scalo di Brescia si configura come azione attraverso la quale perseguire un'efficace politica di diversione modale dalla gomma al ferro, i cui benefici in termini emissivi si rifletteranno su un contesto territoriale di scala ampia. Essendo il progetto di potenziamento relativo unicamente all'adeguamento infrastrutturale dello scalo merci necessario a soddisfare le esigenze del futuro Terminal intermodale di TerAlp, non si rilevano ulteriori impatti derivanti dalle opere sulla qualità dell'aria.

Ambiente idrico – Acque superficiali

Gli interventi in progetto interferiscono con quattro aste di un sistema di rogge denominato Roggia Fiumicella che hanno funzione di drenaggio. Per quanto riguarda la passata funzione irrigua delle rogge, il Proponente dichiara che la stessa ad oggi è interdetta a seguito dei provvedimenti legati alla istituzione del Progetto di Bonifica del SIN Caffaro.

Il Proponente, in esito alle verifiche idrauliche, ha definito gli interventi di sistemazione idraulica che consistono nell'adeguamento della sezione d'alveo per l'asta della roggia posizionata più a Ovest (IN01) al fine di contenere le portate di progetto transitanti e al dimensionamento dei nuovi manufatti di attraversamento idraulico realizzati in corrispondenza dell'asta 750 m e del percorso di riconnessione aree del Parco Mella NV01. Il progetto prevede inoltre l'adeguamento dei manufatti ferroviari esistenti (IN01, IN02 e IN04), che hanno mostrato un funzionamento idraulico in pressione in esito alle verifiche eseguite.

Rispetto alla fase di cantiere, il Proponente conclude che gli impatti sulla componente in oggetto sono da considerarsi potenziali e generati soprattutto da situazioni accidentali all'interno del cantiere.

A riguardo sono previste una serie di misure di prevenzione e contenimento dell'impatto, procedure operative da adottare durante le attività di costruzione e di controllo cantieri, comprendenti misure di protezione delle acque e dell'alveo.

Le aree di cantiere rispetto alle quali prestare maggior attenzione sono "Cantiere Base CB.01", "Cantiere Operativo CO.01" e "Area di Stoccaggio AS.01" in quanto sono localizzate nelle immediate vicinanze dell'argine, in sinistra idrografica del fiume Mella.

Ambiente idrico – Acque sotterranee

L'area di interesse si sviluppa in pianura con quote comprese tra 126 m a 135 m s.l.m.; le carte idrogeologiche allegate al PGT del comune di Brescia identificano un livello freatico compreso tra 115 e 116 m s.l.m., mentre i dati piezometrici a disposizione individuano la falda tra i 120 m e 118 m s.l.m. In relazione a quanto sopra esposto ed a quanto argomentato nella documentazione presentata, nella quale viene specificato che la profondità dello scavo maggiore si avrà in corrispondenza di un sottovia e del tratto dell'asta di 750 m compresa tra muri, e che la stessa sarà pari a 1,50 m, si ritiene condivisibile l'assunzione del Proponente secondo la quale la realizzazione delle opere non si configura come una criticità per tale componente; tuttavia, non potendo escludere una "interferenza nulla delle opere" nell'ambito del SIN per tale matrice, il Proponente prevede di realizzare due piezometri in corrispondenza dell'asta di manovra di 750 m lato Milano, come indicato nel documento "Piano di monitoraggio Ambientale Relazione Generale".

Suolo

Per la realizzazione dell'asta di manovra di 750 metri ed annessi nuovi tratti di viabilità, considerato che tali opere non ricadono su terreni di proprietà RFI, il Proponente intende avvalersi di procedure espropriative per l'acquisizione delle aree dal Comune di Brescia.

Dalla documentazione si evince che dovranno essere espropriate aree per un totale di circa 28.000 m², di cui circa 25.230 m² che ricadono in Ambiti non urbanizzati di interesse paesistico ambientale ed ecologico di valenza territoriale con finalità di salvaguardia e mitigazione ambientale e specifica destinazione a PLIS delle Colline del PGT del Comune di Brescia, e che saranno necessari per la sede stabile della ferrovia e le sue dipendenze; le restanti superfici da espropriare sono classificate come Aree per attrezzature e spazi aperti ad uso e di interesse pubblico con destinazione rispettivamente a mercato ortofrutticolo e abitazioni per l'emergenza. Inoltre, l'Asta di manovra 750 m interesserà un'area boscata vincolata ai sensi dell'art. 142, lett. g) del D.Lgs. 42/2004 (classificata come "non trasformabile" dal PIF della Provincia di Brescia) inserita dal PTCP anche in un ambito agricolo strategico, nonché il Corridoio ecologico primario della Rete Ecologica Regionale. Il DUSAF 6.0, classifica le aree interessate dalla nuova asta di manovra come aree verdi incolte e aree ad alto valore agricolo a seminativi semplici.

Le aree di cantiere necessarie alla realizzazione delle opere interesseranno più di 12.000 m² di superficie e, durante le attività, il Proponente si impegna a proteggere la vegetazione esistente e ad accantonare il terreno vegetale fertile.

Pur rilevando quanto proposto per garantire la riconnessione delle aree del Parco Mella che diversamente resterebbero intercluse, e prendendo atto delle opere a verde con funzione di mitigazione prospettate, si rileva come queste ultime riguardino unicamente interventi di ricomposizione percettiva del paesaggio attraverso l'impianto di opere a verde con funzione di mascheramento e riconnessione vegetale; la

documentazione risulta, invece, carente della quantificazione del suolo attualmente “libero” che verrà occupato – e quindi consumato – in via definitiva da tutte le opere in progetto (comprese le strade a due corsie da realizzare in luogo dei due sentieri esistenti), della quantificazione del relativo valore ecologico, dell’indicazione delle unità arboree/arbustive che verranno eliminate per la realizzazione del progetto, nonché delle relative misure compensative. Inoltre, non vengono dettagliate le compensazioni dovute per la trasformazione delle aree boschive da sottoporre all’Autorità Forestale competente territorialmente (ai sensi della d.g.r. 675/2005 e ss.mm.ii.).

Sarebbe stato opportuno, pertanto, prevedere congrue misure compensative sia per la perdita di funzioni ambientali svolte dal suolo permeabile che verrà consumato, sia per la trasformazione del bosco. Le aree di compensazione avrebbero dovuto essere ricercate al di fuori dell’attuale tratto del Parco del Mella oggetto di interferenza, per il quale sono già previste le opere di mitigazione e di recupero all’ante-operam. L’individuazione delle aree di compensazione determinate si sarebbe dovuta effettuare in coerenza ai seguenti criteri: evitare l’utilizzo di superfici agricole utilizzate (SAU), al fine di evitare un “doppio” consumo di suolo agricolo; preferire l’utilizzo di aree fortemente degradate da de-impermeabilizzare e dotare di copertura vegetale, qualificandone nel contempo il profilo ecosistemico e il ruolo di supporto alla connettività ecologica e paesaggistica.

Biodiversità

Parte degli interventi in progetto è localizzata all’interno del Corridoio regionale primario ad alta antropizzazione relativo al Fiume Mella, appartenente al settore della Rete Ecologica Regionale della “Bassa Val Trompia e Torbiere d’Iseo”, all’interno di un’area ad elevato valore naturalistico della Rete Ecologica Provinciale, nonché all’interno di un corridoio ecologico primario altamente antropizzato in ambito montano della stessa REP, e all’interno di un’area della Rete Ecologica Comunale in cui si prevedono azioni di salvaguardia e mitigazione ambientale finalizzate alla riqualificazione ecologica.

L’area ricade, inoltre, nel PLIS “Parco delle Colline di Brescia”, che include il corso del fiume Mella. Obiettivi principali del Parco sono la salvaguardia e la valorizzazione delle potenzialità di collegamento ambientale e fruitivo verso la Val Trompia, a Nord e verso il Parco Regionale del Monte Netto e la bassa pianura a Sud; tali obiettivi sono accompagnati da altri più specifici, tra cui il miglioramento della connessione ecologica e fruitiva dell’asta fluviale. Importante è inoltre sottolineare che le aree di salvaguardia e mitigazione ambientale sono le aree poste lungo il Mella prevalentemente non edificate, pianeggianti e discontinue, che costituiscono il naturale ampliamento dell’asta fluviale. Obiettivi ed indicazioni per tali aree riguardano la sottrazione ad ogni possibile forma di edificazione/trasformazione delle aree libere a contatto con il fiume Mella. Si evidenzia, inoltre, che le aree oggetto di trasformazione all’interno del PLIS sono state rimboschite negli anni 1995-2000 grazie ad una co-progettazione regionale e comunale. A fronte dell’inquadramento sopra esposto, non si ritiene congruo quanto affermato nello SPA, rispetto alla contenuta o trascurabile incidenza delle opere in progetto sulla connettività ecologica. Al contrario, il carattere di residualità dell’area verde conferisce una funzione ancora più importante per il mantenimento della connessione ecologica in direzione Nord-Sud, ossia lo scopo per il quale il PLIS, la RER, la REP e la REC sono stati istituiti. Le opere varie proposte per ristabilire una “connessione” con ciò che resterà dell’area verde sono, invero, ancor più impattanti e contribuiscono ad una ulteriore frammentazione del sito.

Relativamente alla perdita di habitat, nello SPA si afferma che la sottrazione di habitat e biocensoni è determinata dalle operazioni di taglio ed eradicazione della vegetazione per l’approntamento delle aree di cantiere fisso e di quelle di lavoro espressamente funzionali alla realizzazione delle opere.

Per le aree di cantiere fisso, per le quali è previsto un ripristino come ante-operam, si afferma che la vegetazione naturale interessata presenta un carattere di estrema marginalità, in quanto circoscritta da un contesto fortemente artificializzato, ed in quanto interessata dalla presenza di elementi afferenti ad una vegetazione sinantropica ed infestante alla quale è associabile una bassa valenza naturale.

La maggiore incidenza di aree a vegetazione naturale e seminaturale sottratta in modo permanente si verifica con la realizzazione e presenza dell’Asta da 750 m e delle due viabilità connesse (NV01 e NV02); tuttavia, si afferma che il livello di naturalità delle aree che saranno sottratte in modo permanente è da considerarsi medio-basso in quanto costituito da elementi che, seppur appartenenti alla vegetazione

potenziale dei luoghi, costituiscono una porzione di territorio esigua, in termini di superficie, e marginale ubicata in aree fortemente antropizzate dotate di elevato disturbo derivante dal sistema urbano e infrastrutturale.

Considerato quanto sopra esposto, non si ritiene che la “significatività dell’effetto di perdita di habitat” sia da considerarsi “trascurabile”, come affermato dal Proponente; tale asserzione non è supportata né da dati quantitativi precisi relativi ai m² di suolo non urbanizzato sottratti in modo permanente, né da adeguati dati qualitativi. L’analisi del Proponente, infatti, si basa per l’analisi di dettaglio sulle carte del PIF della provincia di Brescia, che riportano la presenza nell’area di orno-ostrieti, di per sé vegetazioni tutt’altro che marginali e sinantropiche. A tal proposito, il progetto avrebbe dovuto essere accompagnato dall’individuazione di aree all’interno delle quale realizzare interventi di compensazione ambientale aventi funzione di bilanciamento degli impatti su suolo e biodiversità.

Infine, rispetto agli interventi di mitigazione ambientale proposti nel documento “Opere a Verde”, così come emerso anche dalla relazione istruttoria della Regione Lombardia, le specie da usare nelle aree di cantiere riportate all’ante-operam dovrebbero essere concordate con l’amministrazione comunale e, in ogni caso, dovrebbero essere coerenti con quanto descritto nel PIF riguardo alle tipologie forestali di riferimento per l’area. Inoltre si fa presente che nella relazione istruttoria della Regione Lombardia si fa notare che nel “modulo A”, le specie scelte (*Cytisus scoparius* e *Viburnum opulus*) non risultano coerenti tra loro dal punto di vista ecologico e il sesto di impianto non è significativo ai fini di una eventuale ricostruzione del sistema ecologico; il prato cespugliato, infatti, può svolgere una funzione ecologica nel contesto in cui si va a intervenire, ma dovrebbe essere realizzato davvero “a macchie”, con nuclei arbustivi fitti intervallati da aree mantenute a prato.

Rumore

Fase di cantiere

Il Proponente evidenzia che le lavorazioni più significative in termini di emissione acustica saranno costituite dalle attività di scavo, opere in c.a. e movimentazione terre. Le aree ritenute cautelativamente più critiche saranno quelle in cui le aree di lavoro per la realizzazione degli interventi, nonché le aree di cantiere, presentano potenziali ricettori, quali attività commerciali ed edifici residenziali. In particolare, sono stati valutati due scenari: il primo relativo ai lavori di realizzazione dell’Asta di manovra di 750 m lato Milano, il secondo relativo alla realizzazione del nuovo PRG di scalo; viene dichiarato che lo svolgimento di tali lavori avverrà in ore diurne e sono stati considerati i mezzi operativi che verosimilmente saranno utilizzati.

Dall’analisi effettuata risulta che presso il cantiere relativo all’Asta di manovra da 750 m possa essere rilevato un livello di rumore superiore ai limiti di normativa in corrispondenza dell’edificio commerciale più prossimo all’area di cantiere; per tale motivo viene ipotizzato l’inserimento di barriere antirumore in corrispondenza di detto cantiere. Inoltre, viene riferita la messa in atto di procedure generiche utili a mitigare gli impatti acustici in fase di cantiere (cura nella scelta delle macchine e delle attrezzature, procedure di manutenzione dei mezzi e delle attrezzature, organizzazione del lavoro nel cantiere, utilizzo di impianti fissi schermati, etc.), e la previsione, ad attività avviate, di una verifica puntuale sui ricettori più vicini mediante monitoraggio, al fine di identificare le eventuali ulteriori criticità e, di conseguenza, le tecniche di mitigazione più idonee.

Fase di esercizio

Il progetto è accompagnato da uno studio relativo all’impatto acustico degli interventi nel quale sono stimati i livelli di rumore post-operam, mentre non sono riportate stime di livelli di rumore ante-operam. L’output delle stime dei livelli di rumore è riportato in forma di grafici riferiti ad un’altezza di 4 metri. Ai fini della valutazione dei limiti da rispettare, nello studio è stato tenuto conto degli aspetti relativi alla concorsualità delle sorgenti, con particolare riferimento alla presenza della Tangenziale Ovest di Brescia.

Lo studio non è, quindi, impostato in termini di confronto tra ante e post-operam e, di conseguenza, non consente di valutare il progetto dal punto di vista dell’impatto acustico (che discende dal raffronto tra la situazione ante e post-operam). Si rileva, tuttavia, la limitata rilevanza, rispetto a tale componente ambientale, della modifica costituita dal progetto, ed il fatto che l’estensore dello studio argomenta che

l'impatto acustico è trascurabile in ragione del numero di transiti e delle velocità contenute dei treni lungo le aste in progetto, e degli interventi di mitigazione previsti per la Linea storica Milano-Verona, in parte attuati e in parte in corso di realizzazione.

Vibrazioni

Per il modello di esercizio alla base dello studio vibrazionale allegato allo SPA, relativo alle aste di manovra, è stato preso in considerazione il caso critico in cui si ha la sovrapposizione degli effetti dovuti alla presenza di due aste di manovra adiacenti e per le quali è stato ipotizzato il passaggio di 28 convogli nel periodo diurno e 12 in quello notturno.

Nello studio viene fatto riferimento alla norma UNI 9614 nella versione 1990; tuttavia, si rileva come la stessa sia stata ritirata e sostituita dalla versione del 2017, sensibilmente differente. Si evidenzia, inoltre, che le valutazioni circa il disturbo agli occupanti gli edifici e l'interferenza con le attività sensibili che vi si svolgessero, avrebbero dovuto essere condotte rispetto alla soglia di percezione e di interferenza, per una valutazione più adeguata del disturbo da vibrazioni.

Si rileva, anche in questo caso, la portata limitata, rispetto a tale agente fisico, della modifica costituita dal progetto, ed il fatto che l'estensore dello studio argomenta che l'impatto da vibrazioni è da ritenersi trascurabile in ragione del numero di transiti e delle velocità contenute dei treni lungo le aste in progetto, rimandando però ad approfondimenti nelle successive fasi progettuali.

Rispetto agli eventuali effetti delle vibrazioni sulla integrità strutturale degli edifici, non si esprime alcuna considerazione, in quanto esula dall'ambito di competenza.

Salute pubblica

Per gli aspetti d'impatto sanitario, rilevati i limitati impatti degli interventi, in particolare rispetto alla qualità dell'aria, al rumore, alle vibrazioni ed all'ambiente idrico, e considerati gli accorgimenti previsti dal Proponente – sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio – atti a contenere i potenziali impatti generati su dette matrici ambientali, si può affermare ragionevolmente che, per gli aspetti d'impatto sulla salute pubblica, non vi siano incidenze significative derivanti dal progetto in argomento, ferma restando la necessità di adottare, in raccordo con gli Enti di controllo, eventuali ulteriori misure di mitigazione in caso di instaurazione, nelle successive fasi progettuali, di condizioni d'impatto non previste a carico dei soggetti antropici, considerati "bersaglio".

Paesaggio

L'area di intervento si colloca nel territorio comunale di Brescia, interessando il quadrante Sud-Ovest della città, all'interno della Unità Tipologica di Paesaggio delle "Aree urbanizzate delle frange metropolitane", dove la densità dell'urbanizzazione man mano si riduce e si frammenta, e dove i vuoti urbani assumono caratteri diversi: da luoghi anonimi ed abbandonati, reliquati di urbanizzazioni "moderne", a luoghi più ampi che ancora mantengono le testimonianze dei paesaggi agrari, soffocati fra gli agglomerati di edifici, capannoni, svincoli e cave. Gli indirizzi di tutela del PPR sono orientati, pertanto, alla difesa degli spazi verdi e del paesaggio agrario, a cui deve associarsi la ricucitura delle discontinuità o rotture delle trame territoriali indotte dalle più recenti iniezioni urbane, con attenzione particolare per la fruizione panoramica delle vicine Prealpi e dei paesaggi impostati su conoidi che digradano verso la bassa pianura. Occorre, quindi, una attenta riqualificazione paesaggistica e ambientale, che riorganizzi e valorizzi le aree naturali e agricole rimaste, in particolare lungo le valli fluviali, dove vanno conservati gli elementi di naturalità, privilegiando, inoltre, il recupero delle zone boschive degradate, ricostituendo e consolidando la vegetazione riparia stradale e poderale. L'obiettivo di tutela, peraltro, non deve essere solamente di tipo paesaggistico o ricreativo, ma anche ecologico, non dimenticando che quantità e qualità del verde influiscono sulla temperatura e sull'umidità mitigando gli estremi termici. Inoltre, in coerenza con l'art. 20 della Normativa del PPR, che tutela la rete idrografica naturale quale struttura fondamentale della morfologia del paesaggio lombardo e riferimento prioritario per la costruzione della rete verde regionale, occorre salvaguardare e migliorare i caratteri di naturalità dell'alveo del fiume Mella e del relativo ambito.

Tutto ciò premesso, la nuova asta di manovra da 750 m lato Milano si svilupperà nell'area libera compresa tra la tangenziale di Brescia e il fiume Mella, all'interno della fascia di tutela dei 150 m dal fiume ai sensi del D.lgs.42/2004, in corrispondenza di un'area boscata, e nel PLIS delle Colline e sua estensione al Mella. Detta opera intercetta, inoltre, il Tracciato guida paesaggistico di interesse storico culturale n. 44 "Dorsale ciclabile padana centrale" (art. 26 del PPR) che costituisce la proposta di collegamento interprovinciale tra Monza e Brescia, lungo la fascia dei fontanili lombardi, utilizzando tratti delle reti ciclabili provinciali. Tali aree sono caratterizzate da una vegetazione spontanea e da una strada arginale, che costeggia il fiume e che costituisce la corsia preferenziale del tracciato guida paesaggistico sopra menzionato.

Si rileva che le opere previste per realizzazione dell'asta di manovra in corrispondenza dell'ambito di tutela del fiume Mella, oltre a configurarsi quale un'ulteriore parcellizzazione delle residue aree verdi presenti lungo il fiume che invece dovrebbero essere oggetto di attenta riqualificazione per la costruzione della rete verde regionale, comportano alterazioni del paesaggio di non trascurabile impatto, dovute, in particolare, alle opere in rilevato ed agli alti muri di contenimento (fino a 7 m), oltre che alle opere viarie previste in sottopasso.



Pertanto, in considerazione della necessità di meglio valutare il rapporto della nuova asta di manovra lato Milano, con il sistema degli spazi verdi e dei percorsi viari e pedonali previsti all'interno dell'ambito di tutela del fiume Mella, è auspicabile che venga trattato in maniera più approfondita gli impatti paesaggistici delle opere in progetto, al fine di valutare in maniera compiuta un più corretto inserimento delle stesse. In tal senso, la Regione Lombardia suggerisce di tenere conto delle indicazioni contenute nelle "Linee guida per la progettazione paesaggistica delle Infrastrutture della mobilità" di cui alla d.g.r. n. 8837/2008, oltre che la previsione dell'uso dei criteri di ingegneria naturalistica per la conformazione delle scarpate.

Con riferimento al monitoraggio

Tra la documentazione a corredo dell'istanza di Verifica di Assoggettabilità a VIA, il Proponente ha presentato il Piano di Monitoraggio Ambientale (INOY10F22RGMA0000001_A) al fine di definire l'insieme dei controlli, attraverso la rilevazione e misurazione nel tempo, di determinati parametri chimici e fisici che caratterizzano le componenti ambientali significative nel corso della fase di costruzione e dell'esercizio dell'opera in progetto. Per ciascuna delle componenti ambientali individuate quali atmosfera, acque superficiali, acque sotterranee, vegetazione-flora-fauna ed ecosistemi, che saranno oggetto di monitoraggio nella relazione del PMA vengono descritte le tipologie di indagine, gli analiti da controllare, la frequenza delle misurazioni e l'ubicazione dei punti di misura.

A tal proposito la Regione Lombardia, per il tramite dell'ARPA, fa presente che:

- per la componente rumore il PMA avrebbe dovuto prevedere, in ogni caso, un monitoraggio acustico post-operam finalizzato alla verifica del rispetto dei limiti di rumore, con preliminare individuazione delle modalità e localizzazione delle misure di rumore (da sottoporre ad ARPA ed al Comune per le verifiche di adeguatezza); ciò al fine di indicare, sulla base dei risultati, eventuali interventi di mitigazione acustica che risultassero necessari, nonché i tempi della loro attuazione;
- per la componente vibrazioni, il PMA avrebbe dovuto prevedere, in ogni caso, approfondimenti per quanto riguarda le vibrazioni attraverso la predisposizione di attività di monitoraggio post-operam e di prove mediante misure in corrispondenza degli edifici prossimi con forzanti di vibrazioni atte a simulare l'effetto del passaggio dei convogli prima della collocazione dell'armamento, ai fini della valutazione della necessità di armamenti con particolari prestazioni antivibranti;
- per la matrice acque superficiali, il Proponente prevede il monitoraggio di una coppia di punti M-V per l'adeguamento del nuovo canale (IN01) in seguito alla modifica della veicolazione delle acque della Roggia Fiumicella e una coppia di punti di misura sempre M-V ubicati nel fiume Mella per la stretta vicinanza con le aree di cantiere "Base CB.01" ed "Operativo CO.01". In merito ai controlli previsti ai parametri oggetto del monitoraggio sarebbe stato opportuno implementare il set-analitico sulla base dei protocolli analitici attuati all'interno del SIN Caffaro. Per quanto riguarda l'articolazione temporale delle attività di monitoraggio, sarebbe stato opportuno includere nel monitoraggio qualitativo la variabilità stagionale, estendendo la frequenza di campionamento sia nella fase AO che PO ad un anno;
- per la matrice acque sotterranee il Proponente prevede una coppia di punti di misura M-V, da localizzare in corrispondenza dei sopracitati sottovia "SL01" e "SL02"; si prevede l'installazione di piezometri con profondità di circa 20-25 m dal piano campagna. Il Proponente presenta la disponibilità in merito alla possibilità di installare ulteriori punti di misura in caso di necessità. In merito ai controlli previsti ai parametri oggetto del monitoraggio sarebbe stato opportuno implementare il set-analitico sulla base dei protocolli analitici attuati all'interno del SIN Caffaro. Per quanto riguarda l'articolazione temporale delle attività di monitoraggio, sarebbe stato opportuno includere nel monitoraggio qualitativo la variabilità stagionale, estendendo la frequenza di campionamento sia nella fase AO che PO ad un anno;
- per la componente Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi: si sarebbe dovuto prevedere un censimento almeno ante-operam per quanto riguarda lo stato di fatto vegetazionale ed ecosistemico delle aste della Roggia Fiumicella interferite dal progetto, al fine di valutare eventuali comunità vegetazionali di specie acquatiche di interesse conservazionistico; si sarebbe dovuto meglio esplicitare il metodo di Daget Ph., Poissonet J. 1969 – "Analyse phytologique des prairies - Application agronomique" proposto per determinare l'impatto dell'opera sulla vegetazione circostante. Se da un lato si concorda con l'effettuare il rapporto tra "specie sinantropiche/totale specie censite", non sembra coerente il basarsi sul rapporto tra "le percentuali dei corotipi multizonali, ad ampia distribuzione, e quelli eurimediterranei", che tuttavia non sono tipici dell'area di studio; si sarebbe dovuto aumentare il periodo di monitoraggio post-operam relativo alla messa a dimora degli arbusti e degli alberi, portandolo da 12 a 36 mesi, in modo da segnalare tempestivamente eventuali fallanze nelle manutenzioni (previste per 3 anni post-operam).

Considerate le risultanze dell'istruttoria, e in particolare:

- in relazione alle caratteristiche dell'opera nel suo complesso, sebbene gli interventi si configurino come un'azione attraverso la quale perseguire un'efficace politica di diversione modale dalla gomma al ferro, con aderenza completa rispetto al quadro degli interventi previsti sul territorio regionale per favorire un maggiore ricorso alla modalità ferroviaria per la movimentazione di carichi merci, non si può escludere che parte della realizzazione dell'opera generi impatti significativi e negativi, permanenti e irreversibili, nonostante gli interventi mitigativi proposti;

- in riferimento alla localizzazione di parte delle opere in valutazione e con particolare riferimento alla nuova asta di manovra da 750 m sono emerse particolari criticità ambientali, paesaggistiche, naturalistiche;
- parte degli interventi in progetto ed in particolare la nuova asta di manovra da 750 m andrebbe a collocarsi in un'areale, posto lungo il fiume Mella ed incluso in un Corridoio regionale primario relativo al Fiume Mella appartenente al settore della Rete Ecologica Regionale (RER) della "Bassa Val Trompia e Torbiere d'Iseo", all'interno di un'area ad elevato valore naturalistico della Rete Ecologica Provinciale (REP), nonché all'interno di un corridoio ecologico primario altamente antropizzato in ambito montano della stessa REP, e all'interno di un'area della Rete Ecologica Comunale (REC), in cui si prevedono azioni di salvaguardia e mitigazione ambientale finalizzate alla riqualificazione ecologica; oltre che nel PLIS "Parco delle Colline di Brescia" che, proprio per il carattere di "residualità", esercita una importante funzione per il mantenimento della connessione ecologica in direzione Nord-Sud;
- in relazione alla riduzione della funzione di connessione ecologica e alla perdita di habitat causata dalla realizzazione delle opere, per quanto siano state proposte delle opere mitigative a verde, vista la tipologia dell'impatto significativo e negativo, non sono state previste opere di compensazione ambientale necessarie a bilanciare detti impatti, incidenti sulle componenti "biodiversità" e "suolo";
- buona parte degli interventi in progetto e in particolare la nuova asta di manovra da 750 m, come anche espresso dal MIC, andrebbe a collocarsi in un'area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/04 e s.m. e i., interessando in larga misura aree interne al Parco del Mella in un contesto fortemente urbanizzato che lambisce il Parco in una stretta fascia di territorio compresa fra l'alveo del fiume ed aree periurbane della città caratterizzate da insediamenti artigianali/commerciali. Tale disturbo è meritevole di ulteriori approfondimenti, così come suggeriti dal MIC, visto che le misure di mitigazione a verde presentate risulterebbero insufficienti e non adeguate rispetto all'effetto intrusivo provocato dall'opera prevista, al fine di un miglior inserimento nel contesto e per una corretta valorizzazione degli spazi residuali;
- le suddette considerazioni conducono, quindi, a ritenere che il progetto presentato, in relazione ai criteri di cui all'Allegato V alla Parte Seconda del D.Lgs. 152/06 e ss.mm. e ii. e con particolare riferimento agli impatti legati all'utilizzo del suolo, alle componenti biodiversità e paesaggio, non si può escludere che possa generare impatti significativi e negativi sull'ambiente, permanenti e irreversibili, tali da richiedere una procedura di Valutazione di Impatto Ambientale;
- è auspicabile che in sede di VIA sia analizzato e approfondito quanto richiesto dalla Provincia di Brescia, dal MIC e dalla Regione Lombardia.

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

che il progetto denominato “*LINEA A.V. /A.C. MILANO – VERONA – NODO DI BRESCIA Potenziamento infrastrutturale dello scalo di Brescia – Proponente: RFP*” determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA

Avv. Paola Brambilla